H. LACHAMBRE I A. MACHURON.

WYPRAWA ANDRÉE'GO

BALONEM DO BIEGUNA.

(Z ILUSTRACYAMI)

W przekładzie

M. O.

Z PRZEDMOWĄ

Juliana Ochorowicza.



WARSZAWA.
DRUKARNIA
Granowskiego i Sikorskiego.
47. Nowy-Świat 47.



Дозволено Цензурою.
Варшава, 5 Мая 1898 года.



PRZEDMOWA.

Skłonność do niebezpiecznych wypraw wojowniczych, właściwych człowiekowi z czasów barbarzyństwa, przybrała w nowożytnej epoce łagodniejsze, a zarazem szlachetniejsze cechy: poświęcenia dla nauki.

Żądza podbojów wojennych nie zginęła wprawdzie; ma ona i dzisiaj swoich zapaleńców, dla których przedhistoryczne formy bohaterstwa są jeszcze pełne uroku, ale przynajmniej część niespokojnych a przedsiębierczych umysłów zwróciła się w stronę podbojów przemysłowo - handlowych, a mała garstka najmniej interesowanych poświęciła swe życie niebezpiecznym podróżom dla nauki.

Na pytanie: co pobudza niektórych ludzi do stawiania życia na kartę w podobnych wyprawach naukowych, odpowiemy, że poza owym dziedzicznym podkładem przedhistorycznego bohaterstwa, pobudkami psychicznemi dla zuchwałych podróżników są:

1-o ciekawość naukowa;
2-o zamiłowanie przygód;
3-o żądza sławy.

Niekiedy może nadto gorycz życia, od której człowiek radby uciec na kraj świata, ale to chyba tylko wyjątkowo; jest bowiem faktem psychologicznym, że człowiek, uciekający przed walką życia, nie ma też siły do jakiegokolwiek przedsięwzięcia, wymagającego obmyślenia planu, przygotowań i wytrwałości, a przedewszystkiem tej miłości nauki, któraby mu i na miejscu dolę osłodzić mogła.

To też i w tej, najbardziej awanturniczej naukowej wyprawie, jaką kiedykolwiek umysł ludzki wymarzył, a będącej przedmiotem niniejszej książki, pobudki życiowego zgorzknienia nie grają żadnej roli.

Andrée przedstawia się nam nie jako żądny przygód desperat, lecz jako człowiek wielkiej nauki, wielkiej rozwagi, wielkiego charakteru, który wie, co czyni; i jeśli wśród doskonale obmyślanych przygotowań można mu zarzucić jaką myśl szaloną, jakie niezwykłe opętanie, to chyba tylko ideę *możności powodzenia* tak ryzykownej wyprawy.

Byłby to też tryumf nielada dla umysłu ludzkiego, gdyby zuchwały aeronauta powrócił szczęśliwie z pod bieguna.

Szczegółowy życiorys Andrée'go wraz z portretem

tej silnej a sympatycznej osobistości, znajdzie czytelnik w tekście książki.

Dwaj jego towarzysze są to ludzie młodzi, rozpoczynający karyerę naukową lub inżynierską, jasno na świat patrzący, zapaleni myśliwi, skłonni do żartów w wesołej kompanii. Jeden z nich wybrał się pod biegun jak na przechadzkę, zostawiając za sobą ukochaną. Traf zrządził, że gdym w roku zeszłym podróżował po Szwecyi, na pokładzie statku *Pallas* płynącego do Sztokholmu przez kanal Gothajski z Gothenburga, widziałem (24 lipca, a więc w 13 dni po wzlocie Andrée'go ze Spitzberga), klatkę z gołębiem, który był posłannikiem miłości Strindberga dla jego narzeczonej w Sztokholmie.

Widocznie bardzo mu zależało na tem, żeby romantyczny posłaniec dosięgnął swego przeznaczenia, skoro zamiast go puścić na los wiatru i instynktu, wołał go skazać na długą drogę statkiem a list powierzyć kapitanowi.

Że skrzydlatemu upominkowi dostały się w trzy dni potem pieszczoty młodej narzeczonej, nie wątpię, sądząc po troskliwości, z jaką, z polecenia Strindberga, kapitan czuwał nad gołębiem. Lecz czy owe pieszczoty odbierze kiedykolwiek narzeczony?...

Książka niniejsza jest zbiorową pracą dwóch autorów: pierwszą jej część pisał p. Lachambre, konstruktor balonu; drugą p. Machuron, bratanek i pomo-

cnik poprzedniego, który trzem śmiałym podróżnikom dawał lekcye aeronautyki. Ani jeden, ani drugi nie są literatami, to też dzieło ich może mieć pretensyę tylko do wiernego, naturalnego sprawozdania z przygotowań wyprawy i osobistych wrażeń; a ponieważ zawierało wiele drobiazgowo-technicznych szczegółów, wymagało w przekładzie z jednej strony pewnych skróceń, by uniknąć powtarzania; z drugiej, pewnych dopełnień objaśniających, by tak mało u nas znaną technikę aerostatyczną uczynić dla czytelnika zrozumiałą.

Sądzę, że w obecnej formie książkę można przeczytać łatwo i z korzyścią; a ponieważ mamy zamiar dać wkrótce i „Podróż Nansena“, czytelnik znajdzie w tej ostatniej dopełnienie tych wiadomości o krainach podbiegunowych, których brak w niniejszej pracy.

Julian Ochorowicz.



Wstęp.

Dnia 11 lipca 1897 roku, w niedzielę po południu, balon *Oernen* opuszczał port Virgo na Szpicbergu, unosząc w swojej łódce pp. Andreego, Strindberga i Fraenkla, odważnych podróżników, udających się na podbój bieguna północnego.

Wszystkie dzienniki ówczesne przepełnione były najrozmaitszemi, już to pesymistycznemi, już optymistycznemi ocenami wyprawy, lub wreszcie obiektywno-krytycznym jej rozbiorem; kto żył, wypowiadał swoje zdanie o tej nadzwyczajnej wyprawie.

Pierwsza część zuchwałego projektu już wykonana, lecz nad drugą ciąży straszny znak zapytania:

Gdzie oni są?

Nie brakło oczywiście najrozmaitszych domysłów w tym względzie.

Tymczasem w połowie sierpnia dowiedziano się, że marynarz statku rybackiego *Alken*, pomiędzy przylądkiem północnym Szpicberga a Siedmioma Wyspami, około 80° szerokości północnej, w dniu 22 lipca, zabił gołębia, należącego do wyprawy Andreego.

Gołąb ten był wysłannikiem depeszy, o której dowiedziano się dopiero w miesiąc później, gdy okręt *Alken*, zajmujący się połowem wielorybów, powrócił

do Hammerfestu; depesza zawierała następujące słowa:

„13 lipca, godzina $12^{1}/_{2}$ w południe, 82°,2 szerokości geograficznej północnej, 15°,5 długości geograficznej wschodniej. Wzlot dobry ku północy. Wszystko w porządku. Ta depesza jest trzecią, wysłaną przez gołębia. *Andrée.*"

Andrée wysłał więc 3 gołębie w niespełna trzech dniach i balon przebiegł w tym czasie przestrzeń zaledwie 300 kilometrów, co da się wytłómaczyć spokojem powietrza w drugim dniu podróży.

Od tej pory nie doszła nas żadna wiarogodna wiadomość. Mówiono dużo o telegramie, nadesłanym z Krasnojarska na Syberyi, gdzie widziano w dniu 14 września w okolicy Jenisejska przez parę minut balon i przypuszczano, że należał do Andréego. Ale były to tylko domysły. Przypuszczając, że balon pozostawał w powietrzu przeszło sześćdziesiąt dni, co byłoby jeszcze możliwem, musiał jednak przebiedz do tej miejscowości 1000 kilometrów ziem zamieszkałych, przez które przeszedłby niespostrzeżony—co jest mało prawdopodobnem; zresztą Andrée nie przebiegałby tak dużej przestrzeni balonem w kraju, gdzie środki komunikacyi są względnie łatwe i gdzie znalazłby zupełne bezpieczeństwo, spuszczając się na ziemię.

Znając temperament ludzi, którzy wyruszyli w drogę, z sercem wezbranem żądzą uchylenia zasłony, zakrywającej tajemnicze te okolice, gdy się czytało opis cudownej wyprawy Nansena i jego towarzyszów, czyż należało rozpaczać?

Wszakże Andréemu niejednokrotnie już losy sprzyjały, niejednokrotnie w swoim zawodzie aeronauty uniknął niemal pewnej śmierci, ufajmy więc,

że go szczęśliwa gwiazda nie opuści i że „los sprzyjający śmiałkom", powróci nam jeszcze tych trzech uczonych, mających wszelkie prawo do naszego szacunku i podziwu.

Początki wyprawy były bardzo ciężkie; przeszkody wszelkiego rodzaju, niepogoda, a szczególniej wiatr w przeciwnym kierunku, zmuszały odważnych podróżnych do dwukrotnego powrotu, zanim mogli nareszcie opuścić ziemię i płynąć w przestrzeni ku temu niedostępnemu biegunowi, którego odkrycie kosztowało naukę już tak wiele sławnych ofiar.

Pierwsza wyprawa, zorganizowana w czerwcu 1896 r., udała się na Szpicberg i umieściła tam balon ze wszelkiemi przyborami, potrzebnemi do napełniania gazem; lecz po długiem wyczekiwaniu wiatru południowego, który się nie zjawił, i z powodu spóźnionej pory, zmuszona była wrócić do Europy.

Przed rozpoczęciem opowiadania o drugiej wyprawie i o naszej podróży przez ocean Lodowaty, wydaje mi się użytecznem streścić historyę wyprawy szwedzkiej, do której miałem zaszczyt należeć, i udzielić paru szczegółów o budowie statku powietrznego, jak również o robotach, dokonanych w roku zeszłym na wyspie Duńczyków.

W doprowadzeniu do skutku przedsięwzięcia w tak krótkim czasie, wśród niezliczonych trudności, w tej niegościnnej okolicy, mieliśmy tyle przeszkód do zwalczenia, że było materyalnem niepodobieństwem ukończyć przygotowaną pracę w przeciągu dwumiesięcznego sezonu, o czem czytelnik najlepiej sam się przekona. *H. L.*

Inżynier Andrée.

Salomon-August Andrée urodził się 18 października 1854 roku w Grennie, małem miasteczku prowincyi Smoland, gdzie ojciec jego był aptekarzem.

Wychowanie domowe, dosyć surowe, zaszczepiło w dzieciach od pierwszej młodości posłuszeństwo i obowiązkowość. Ojciec odumarł go przed paru laty, matkę zaś, kobietę wyższego umysłu, stracił na wiosnę 1897.

Po ukończeniu nauk szkolnych, młody Andrée wstąpił do szkoły technicznej, która odpowiada politechnicznej we Francyi, z tą różnicą, że przeznaczona jest wyłącznie dla inżynierów cywilnych. Oficerowie artyleryi i inżynieryi mają w Szwecyi odrębną szkołę wyższą.

Andrée wszedł na wydział mechaniczny i ukończył go jako inżynier; następnie, zgodnie z przyjętym w Szwecyi zwyczajem, pracował jako prosty robotnik w fabryce, dzieląc we wszystkiem dolę towarzyszów.

Później odbywał podróże naukowe za granicą.

Dzięki praktycznym i teoretycznym wiadomościom, już w 26-tym roku życia powołany został na zastępcę profesora fizyki teoretycznej i stosowanej w szkole technicznej.

Mając 28 lat, w 1882 r. należał do wyprawy szwedzkiej meteorologicznej na Szpicberg i przebył tam zimę, zajmując się doświadczeniami i spostrzeżeniami nad elektrycznością atmosferyczną.

W roku 1884 został zamianowany wyższym inżynierem w Biurze Patentów, a od roku 1886 do 1889 zajmował jednocześnie katedrę w szkole technicznej w Sztokholmie.

Jednakże dyrektorstwo Biura patentowego, urząd ważny i wymagający wiele sił i czasu, zmusiło go do porzucenia profesury.

Jedynej tylko rzeczy wyrzec się nie umiał, a mianowicie myśli o aerostatyce, która go zajmowała od najpierwszej młodości.

Szwedzka Akademia Nauk, która liczy pomiędzy członkami swymi ludzi tak sławnych, jak A. Nordenskiölda, G. Retziusa, matematyka G. Mittag-Lefflera, znawców starożytności H. Hildebranda, O. Monteliusa i innych, zwróciła uwagę na plany Andréego i udzieliła mu w roku 1892 z fundacyi imienia L. J. Hjerty zapomogę na naukowe badania kwestyj aerostatycznych.

Od tej chwili Andrée oddaje się upragnionym doświadczeniom i puszcza się po raz pierwszy balonem w Sztokholmie, w lecie 1893 roku.

Następnie odbywa kilka wypraw niebezpiecznych, z których jedna zakończyła się upadkiem na morzu Bałtyckiem, a podczas innej wiatr zapędził

balon z Gothenburga przez całą szerokość Szwecyi ponad morze Baltyckie; największą wreszcie trudność przedstawiało wylądowanie około wyspy Oeland z powodu licznych skał podmorskich.

Tej ostatniej wyprawy omal że życiem nie przypłacił, co jednak bynajmniej nie zachwiało jego odwagi.

Zrobił kilka prób modyfikowania kierunku biegu za pomocą żagla i liny wlokącej się po ziemi i doszedł do wniosku, że możliwem jest do pewnego stopnia kierowanie balonem, przy utrzymywaniu go na niewielkiej wysokości.

Następnie, z początkiem roku 1895, Andrée przedstawił Akademii dojrzale opracowany projekt zbadania balonem okolic podbiegunowych. Odjazd miał nastąpić ze Szpicberga, gdzie również miał być napełniony balon.

Koszta obliczono na 130,000 koron (około 180,500 franków).

Rozpisano składkę narodową, którą wspaniałomyślni ofiarodawcy pokryli w przeciągu dni kilku, a mianowicie:

	Korony
Niezapomniany A. Nobel ofiarował	65.000
Król szwedzki, chcąc okazać wagę, jaką przywiązywał do wyprawy, przysłał .	30,000
Baron Dickson, znany z hojności, dał również	30,000

Sumę dopełnili C. R. Lamon i kilku innych.

C. R. Lamon wziął nadto na siebie dostawę główniejszych przyrządów.

Ubezpieczywszy się pod względem ekonomicznym, Andrée odbył jeszcze kilka podróży po Europie, celem wejścia w stosunki osobiste z różnemi znakomitościami naukowemi i zapoznania ich z zuchwałym swoim planem. Zwiedził kolejno zakłady aeronautyczne i pozbierał próbki używanych tkanin, oraz wybadywał opinię konstruktorów.

Następnie, powróciwszy do Sztokholmu, bada starannie przywiezione próbki, porównywa angielskie i niemieckie, lecz daje ostatecznie pierwszeństwo przemysłowi francuskiemu, decydując się na kitajkę chińską, tak zwaną *ponghee*, sklejaną werniksem podwójnie, potrójnie i poczwórnie, a którą to kitajkę wypróbował już i zalecał przed laty H. Lachambre. Jemu też powierzył Andrée budowę balonu, z warunkiem, że pojedzie aż na Szpicberg, by tam wspierać pracowników swojem doświadczeniem w aerostatyce.

Statek powietrzny.

Opis balonu wyprawy podbiegunowej Andrée'go i przyrządów, zbudowanych w warsztatach aerostatycznych w Vaugirard.

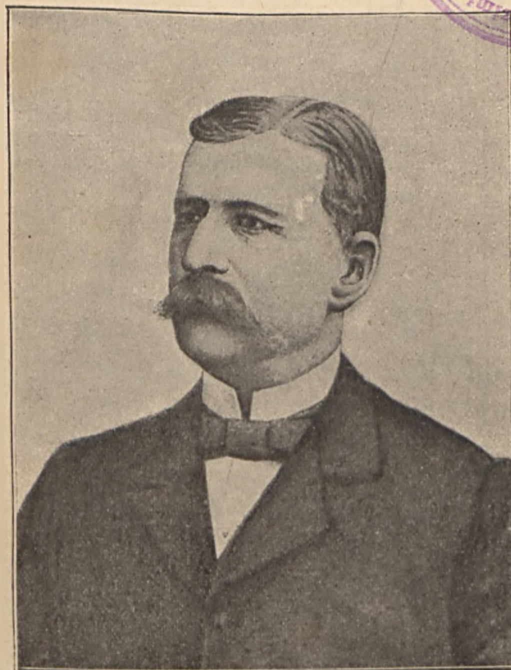
Po długich studyach, Andrée zdecydował się dać swemu balonowi objętość 4,500 metrów sześciennych i kształt kuli, zakończonej od dołu cokolwiek stożkowato.

Kula ta, zaopatrzona w dwie klapy boczne, jedną automatyczną dolną i jedną okiennicę, ma 20^{m},50 średnicy i 1,321 m. powierzchni; otoczona jest siatką konopną, zakończoną systemem łapek i sznurów, połączonych z łódką za pośrednictwem koła ciężarowego.

Górna część balonu zabezpieczona jest od deszczu i śniegu koszulą z werniksowanego jedwabiu, której wierzchołek przyczepia się do górnego bieguna balonu, a dolny do siatki.

Pokrycie balonu sporządzone jest z 600 sztuk najlepszej kitajki jedwabnej, posiadających każda 17—





S. A. ANDRÉE
inżynier,
NACZELNIK WYPRAWY

18 m. długości i około 48 ctm. szerokości. Z każdej sztuki brano kawałek, celem wypróbowania jego mocy tak w nitkach, jak i w całości, w obu kierunkach. Poczem wybrane sztuki zlepiano razem po 2, 3 i 4. Po sklejeniu poddawano je nowym próbom wytrzymałości, za pomocą dynamometru Perreaux, w kawałkach 5 ct. szerokości i 10 długości, pod nadzorem inżynierów Nordenfeldta i Noëla.

Wynik tych prób był następujący: dla tkaniny podwójnej opór przy rozrywaniu wynosił od 2,400 do 3,600 kilo na jeden metr; dla tkaniny potrójnej 3,200 do 5,500, a dla poczwórnej z najlepszych sztuk 6,000—7,200 kilo.

P. Andrée wyznaczył jako minimum odporności 1,000 kilo na jeden metr, przy pojedynczej grubości tej materyi (ponghce), to znaczy, że materya pojedynczo użyta wtedy była dobrą, gdy się rozrywała dopiero pod ciężarem 1,000 kilo.

Z powyższych cyfr wynika, że wytrzymałość sztuk wybranych przewyższała to minimum.

Ponieważ zaś różne punkta balonu miały podlegać niejednakowemu naciskowi, odpowiednio do tego rozmieszczono sztuki o różnej wytrzymałości w różnych miejscach.

Część górną pokrycia stanowi krąg o 6 m. średnicy, złożony z 24 płatów poczwórnej materyi.

Część następną aż do 4 metrów pod równikiem balonu złożono z potrójnej materyi, w 41 pasów, z 48 części każdy.

Reszta, czyli dolna część kuli, z wyjątkiem samego zakończenia, aż do siedmiometrowego zwężenia,

składała się z materyi podwójnej, obejmującej 22 pasy z 48 części.

Wreszcie na samo zakończenie dolne użyto potrójnej materyi z pięciu pasów o 48 częściach i 3 o 24 częściach.

Części z potrójnej i podwójnej kitajki złożone, połączone są pasem pośrednim, częściowo i naprzemian, z potrójnej i podwójnej kitajki.

W jednym pasie części są identyczne, ale trzeba było 72 modeli różnego kształtu, żeby złożyć całość, a wszystkich wogóle płatów, z których sklejono balon, było 3,360.

Płaty wycinano za pomocą noża i linii stalowej, według przyrządzonych patronów, a łączono je w ten sposób, że jeden zachodził na drugi, co balonowi nadawało pozór jakby budynku z cegieł lub kamieni ciosanych.

Płaty sklejone są na szerokości 16 milimetrów, a następnie zszywane na maszynie trzema szwami w podwójnej i potrójnej kitajce, a czterema w poczwórnej.

Następnie całe spojenie pokrywano, zewnętrznie i wewnętrznie, paskiem materyi jedwabnej pojedynczej o 40 mm. szerokości, naklejanej specyalnym werniksem, wynalezionym niedawno przez p. Lachambre.

W ten sposób przyklejone paski nietylko są nieprzemakalne, ale nadto powracają kitajce nieprzenikliwość dla gazu, naruszoną przez szycie.

Nadzwyczajna zaś dobroć tego werniksu polega jeszcze i na tem, że zachowuje on tkaninie jej miękkość, oraz że nie szkodzi mu werniks balonowy, złożony głównie z oleju lnianego, również nie naruszają go ani wilgoć, ani zmiany temperatury.

Próby wykazały, że w ten sposób wykonane połączenia posiadają większą trwałość niż sama tkanina, a ponieważ równa wytrzymałość już byłaby dostateczną, p. Andrée bardzo jest zadowolony z rezultatu.

Długość szwów potrójnych lub poczwórnych wynosi 4,400 metrów, czyli, licząc je pojedynczo: 14,000, a ogółem długość naklejanych pasków około 9,000 m.

Sporządzono najprzód osobno dwa półkola balonu: górne i dolne, ważące razem 960 klgr., a zanim je ostatecznie zszyto na równiku, poddane jeszcze były trzykrotnemu werniksowaniu za pomocą płynu Arnoula (doświadczenie okazało, że jest to dotychczas najlepszy werniks balonowy), wreszcie czwartą warstwą pociągnięto obie półkule już połączone w pałacu na Polu Marsowem, który pozostał po wystawie 1889 r.

Siatka. — Siatka balonu biegunowego składa się z 384 sznurków konopnych, mających $5^{1}/_{2}$ mm. grubości i 65 metrów długości, z których każdy przy zrywaniu przedstawia opór nie mniejszy od 360 klgr. (w odbytych próbach wypadło minimum 420 klgr. i maksimum 540 klgr.).

Każdy sznurek jest jednociągły, a oba jego końce przyczepiają się na biegunie górnym do pierścienia o 69 ctm. średnicy, a 6 grubości. Siatka ta nie ma węzłów, sznurki przewlekają się jedne przez drugie w miejscach skrzyżowania; taką też była siatka balonu na linie Henryka Giffarda w roku 1878.

Punkta skrzyżowań wzmocnione są obwiązaniami z cienkiego szpagatu.

Powierzchnia siatki w całej wysokości obejmuje 192 oczka, których wymiary zmieniają się w miarę wielkości powierzchni, pokrywanych przez nie pasów. Oczka te, których liczba nie jest mniejszą od 19,000, przedstawiają długość sznurka około 15,000 metrów.

Część dolna siatki utworzona jest przez system trzech rzędów łapek, przyczem posuwając się ku górze, liczba oczek siatki, odpowiadających coraz to wyższym pasom, o połowę się zmniejsza.

Pierwszy szereg łapek osadzony jest na strączkach miedzianych niklowanych, drugi i trzeci na blokach z drzewa gwajakowego; siatka kończy się 48 sznurami, z których każdy ma na końcu pętlicę, przyczepiającą balon do koła ciężarowego. Sznury te mają średnicy 18 mm. i wytrzymałość nie mniejszą od 3,000 klgr.

W ten sposób sporządzona siatka waży 352 klgr.; celem zabezpieczenia jej od wilgoci jest nasycona waseliną w części dolnej, w górnej zaś przykryta koszulą jedwabną werniksowaną. Po dopełnieniu tych operacyj ciężar siatki podniósł się do 442 klgr. Ośm pętlic otacza równik, mają one służyć do umocowania balonu w szopie na Spitzbergu, celem powstrzymania kołysań, zanim doczekamy się wiatru przyjaznego dla wzlotu.

Koszula. — Pokrycie półkuliste z pojedyńczej kitajki, czterokrotnie werniksowanej i nasyconej waseliną, mające powierzchni 145 m. kwadratowych, osłania górną część balonu; zrobione jest w podobny sposób, jak balon, z naprzemianległych płatów, których liczba wynosi 720.

Szwy na 8 mm. szerokie, podwójną nitką jedwabną w dwóch ściegach, nie są pokryte przyklejanemi paskami, a ogólna ich długość wynosi 600 mtr.

Stożkowaty szczyt koszuli jest zrobiony z podwójnej materyi, spoczywa on na małym stożku drewnianym, opartym na górnym biegunie balonu i przytrzymywanym przez pierścień siatkowy.

Dolny brzeg koszuli jest z podwójnego jedwabiu i obrębiony sznurkiem konopnym grubości 10 mm.; 96 pętlic przyczepia go do siatki.

Cała koszula waży 40 klgr.; celem jej jest osłona od deszczu, a głównie zabezpieczenie oczek siatki od oblepiania się śniegiem i szronem.

Klapy. — Balon nie ma klapy na szczycie, której działaniu mógłby śnieg przeszkadzać, ale posiada za to dwie klapy boczne, jedną na równiku, a drugą na 1 metr ponad równikiem, o 150 stopni oddalone jedna od drugiej.

Klapy te, obmyślone przez Andréego, mają 25 ctm. średnicy zewnętrznej; utworzone są każda z krążka bronzu aluminiowego 23 ctm. w średnicy, normalnie opartego o pierścień drewniany orzechowy, ale mogącego się oddalać od niego wzdłuż śruby zajmującej środek. Ruch ten można będzie wywołać z łódki za pomocą kombinacyi dwóch sznurków, przechodzących wewnątrz balonu i wychodzących na zewnątrz u dołu przez dwie pary rurek.

Nieprzenikliwość tych klap osiąga się za pomocą pierścieni kauczukowych.

Otwór, przez który gaz może uchodzić, ma 20 ctm. średnicy, celem zaś przyczepienia klap do balonu zrobione są dwie dziury w jego pokryciu na 21 ctm. średnicy; brzeg ich wzmocniony obszewką z potrój-

nej materyi. Każda klapa przylega do ściany tkaniny dwiema podkładkami kauczukowemi, ściśniętemi kółkiem drewnianem i nitami. Klapy nie wystają na zewnątrz, nitka więc nie może się o nie zaczepić.

Klapę automatyczną dolną obmyślił Lachambre; ma ona 1 metr średnicy zewnętrznej i ujście dla gazu o 87 ctm. średnicy; krążek klapy, z potrójnej kitajki o 91 ctm. średnicy, zaopatrzony jest w dwa okienka oszklone, pozwalające zajrzeć w głąb balonu; krążek ten, lekko stożkowaty, opiera się na pierścieniu z drzewa orzechowego, do którego przyciska go sześć sprężyn stalowych, przyczepionych jednym końcem do drewnianych promieni klapy, a drugim do wierzchołka rusztowania u podstawy.

Rusztowanie to, wsparte na pierścieniu drewnianym, składa się z 12 rurek stalowych niklowanych.

Ruchami klapy kieruje rurka środkowa ze stali, suwająca się w drugiej rurce, będącej osią rusztowania.

Mała zastawka ogranicza ruchy klapy, których rozległość równa się połowie promienia otworu, przez który gaz wychodzi.

Klapa zaczyna się otwierać pod naciskiem wewnętrznym, odpowiadającym ciśnieniu 10 mm. wody.

Okiennica do rozdarcia balonu.—W chwili, gdy balon będzie miał ostatecznie spuścić się na ziemię, może zajść potrzeba, zwłaszcza podczas burzy, szybkiego wypróżnienia go, by uniknąć wleczenia łódką po ziemi i uderzania o przeszkody, co oczywiście mogłoby grozić niebezpieczeństwem podróżnikom. A ponieważ przy silnym wietrze klapy mogą się okazać niedostatecznemi do szybkiego wypuszczenia gazu,

urządzono tak zwaną okiennicę, która przy pewnym wysiłku ze strony podróżników, może, w chwili wylądowania, spowodować zupełne rozdarcie balonu, a tem samem opadnięcie na ziemię, rozumie się już po zarzuceniu kotwicy i przy małej od lądu odległości.

Okiennica ta ma $4\frac{1}{2}$ m. wysokości i 4 m. kw. powierzchni. Umieszczona między dwiema klapami, na równej od nich odległości, ma kształt czworoboczny, zwężający się trójkątnie ponad równikiem, i jest zrobiona z tej samej kitajki (potrójnej) co i balon. Silne szwy oklejone wstęgami, łączą okiennicę z pokryciem balonu.

Wewnątrz balonu górny koniec okiennicy z poczwórnej kitajki wzmocniony jest drążkiem, od którego linka schodzi na dół aż do łódki.

Pociągając za tę linę z siłą 100 do 120 kilo, można spowodować rozdarcie balonu. W tym celu w chwili stanowczej Andrée wyrzuci na ląd małą kotwicę, przyczepioną do owej linki, która, zahaczywszy się o jakikolwiek przedmiot na ziemi, spowoduje rozdarcie balonu.

Wówczas gaz ulotni się natychmiastowo, oszczędzając podróżnym niebezpiecznego wleczenia ich po ziemi.

Rozumie się, że do tego sposobu można się będzie uciec tylko wtedy, gdy grunt będzie podatny do wylądowania i gdy wylądowanie będzie już miało być ostatecznem.

Inne urządzenia. Dookoła balonu i po bokach urządzono nadto rodzaj rynien z taśm kitajkowych cienkich, mających na celu zbieranie i zlewanie bokami wody deszczowej, która mogłaby dosięgnąć łódki.

Inne podobne urządzenie wewnętrzne ma na celu odprowadzenie wody, która mogłaby się wydzielić z gazu, przy wielkiem ściśnieniu go podczas mrozu, i przeszkodzić normalnemu działaniu klap.

Sznurki, idące od klap, oznaczono różnemi kolorami: niebieski otwiera klapy, biały zamyka. Wreszcie linka od okiennicy rozdzierającej jest czerwoną.

Wzdłuż jednego południka znajdują się znaki kolorowe, oraz cyfry wskazujące, ile objętości gazu zawiera balon do danej linii z górnej swej części. Za pomocą tych cyfr będzie można śledzić postęp napełniania balonu gazem na Szpicbergu.

Dwa inne południki, odpowiednio oddalone, mają przyczepki do umocowania popręgów, które będą podtrzymywały żagle.

Żagle te mają służyć do wzmocnienia szybkości biegu w razie pomyślnego wiatru.

Łódka. W budowie łódki trzeba było uniknąć stali i żelaza, żeby nie oddziaływać na busolę magnetyczną. Ogólny jej kształt jest cylindryczny, o dwóch metrach średnicy, co pozwala na znaczną swobodę ruchów.

Ściany łódki plecione są z trzciny i podtrzymywane rusztowaniem z drzewa kasztanowego; ośm antab z łoziny, umieszczonych na pewnej wysokości, ułatwia przenoszenie łódki, dno zaś wzmocnione jest poprzeczkami drewnianemi, które łączą się z koszem za pomocą mosiężnego okucia.

Jeden bok łódki jest ścięty płasko od dołu, celem uniknienia toczenia się tejże po ziemi. W ten sposób łódka nie będzie się przekręcać, lecz posuwać, w razie zbliżenia do ziemi.

Wewnątrz cały górny brzeg ścian pokryty jest setką sznurków z uszkami, do których przyczepiają się najrozmaitsze przyrządy.

Dachem łódki jest krążek lub pokrywa, również koszykowej roboty, nieco wypukła od góry, celem ułatwienia odpływu wody.

Dach ten, wzmocniony poprzeczkami drewnianemi, celem dodania mu sztywności, ponieważ ma on służyć zarazem za platformę, na której po większej części przebywać będą podróżnicy; otwór, zamykany klapą, służy jako wejście do łódki.

Ponad ścianą ukośnie ściętą, cylindryczne boki łódki opatrzone są w dwa okna oszklone 15 ctm. długości, przeciwległa zaś ściana posiada dwa otwory kwadratowe 20 ctm., zamykane drewnianemi okiennicami.

Całą łódkę okrywa płótno nieprzemakalne.

Żaglowe płótno, smołą napojone, pokrywające dach, tworzy brzegami rynnę na 10 ctm. wysoką z dziurkami, przez które w razie deszczu będzie spływała woda.

Łódkę podtrzymuje 6 lin konopnych o 30 mm. średnicy; ich wytrzymałość wynosi 8 do 9 tysięcy klgr. Są one wplecione w kosz i złączone od spodu sześciobokiem sznurowym. Ponad dachem łączą się pięcioma sznurami poziomemi, które później mają być okryte również żaglowem płótnem. Mniej więcej na dwa metry ponad dachem liny zwężają się, połączone sześciobokiem sznurowym na jeden metr średnicy.

Aeronauci będą przebywali najczęściej na platformie, celem robienia spostrzeżeń. Wnętrze zaś łódki będzie ich pokojem sypialnym do kolejnego wypoczynku.

Znaki wyprawy. Wszystkie przedmioty, należące do wyprawy, oznaczone są napisem:

WYPRAWA BIEGUNOWA ANDRÉE'GO W R. 1896.

Napis ten wypalony jest na przedmiotach drewnianych, wyrznięty na metalowych, a malowany trwałemi farbami na powłoce balonowej, na płótnach, żaglach, workach i t. p. Niektóre sznury siatki i liny opatrzone są również w dobrze przymocowane tabliczki metalowe z takimże samym napisem.

Drobne przedmioty noszą napis w skróceniu:

AEE'S PXP 1896

Pierścień ciężarowy, łączący balon z łódką, kosz na żywność, liny, żagle i t. p. były wyrobione w Sztokholmie, zarówno jak i przyrządy do wytwarzania gazu (czystego wodoru), które poniżej opiszemy.

Tylko rury, prowadzące gaz, jedwabne, oraz worki na balast, robione były w Paryżu w warsztatach Vaugirard.

WYSTAWA BALONU NA POLU MARSOWEM

(w dawnych budynkach wystawowych z roku 1889).

Zamówienie wymienionych przedmiotów dokonane było przez Andréego u p. H. Lachambra w końcu grudnia 1895 r., a dostawa całego materyału miała nastąpić między 15 a 20 maja 1896 r., w przeciwnym razie fabrykant narażał się na znaczną, stopniowo rosnącą karę za każdy dzień opóźnienia dostawy; gdyby zaś ta nie nastąpiła 3-go czerwca, zamówienie mogło być unieważnionem. Lecz roboty były wykończone w oznaczonym terminie i w końcu kwietnia

cały materyał przeniesiono na pole Marsowe do 30-metrowej galeryi, gdzie miał być zbadany przez komisyę rzeczoznawców. Zgodnie z zastrzeżeniem kontraktowem, powłoka balonu miała być wypełniona powietrzem i przed ostatniem werniksowaniem poddana ciśnieniu, równemu naciskowi słupa wody na 75 mm. wysokości. Doświadczenie to wykonano 3 maja w obecności pp.: Nordenfeldta, inżyniera Towarzystwa tegoż nazwiska, Gastona Tissandiera, oraz pp. pułkownika i komendanta Renard'ów, dyrektorów zakładu centralnego aerostatystyki wojskowej w Chalet-Meudon. Otwory balonu prowizorycznie zamknięto, klapę dodatkową zastąpiono krążkiem drewnianym, pokrytym materyą, i zawierającym 20 to ctm. oszklone okienko, pozwalające zaglądać w głąb balonu, który napełniono powietrzem przy pomocy wentylatora, dostarczającego około 2,000 m. kubicznych powietrza na godzinę.

Rzeczoznawcy Andrée'go, którzy krok za krokiem śledzili całą robotę w fabryce, jeszcze raz starannie zbadali wszystkie części i orzekli, że wyrób jest bez zarzutu i zgodny z wymaganiami Andréego.

Po tej próbie, która dowiodła, że powłoka balonu nie przepuszcza powietrza w sposób widoczny, wypuszczono je i przystąpiono do ostatniego werniksowania, po którego ukończeniu napełniono znów balon powietrzem, ażeby mógł wyschnąć.

Siatka, zawieszona swym górnym brzegiem pośród wielkiego budynku centralnego z rozmieszczonemi dokoła galeryi sznurami, miała wygląd olbrzymiego namiotu na 40 do 50 metrów wysokości.

I łódkę i klapę i wogóle wszystko, co było bu-

dowane w Paryżu, wystawiono również na Polu Marsowem.

Mały 350-ciometrowy aerostat, wydęty powietrzem i zawieszony obok „Bieguna Północnego“, służył do porównania. Wystawę tę, która nie była zrobiona w celach zysku, otworzono dla publiczności od 10 do 14 maja.

Dzień 10 maja zarezerwowany był dla osób zaproszonych, między któremi pierwszy zaszczycił wystawę Feliks Faure, prezydent rzeczypospolitej; towarzyszyli mu generał Tournier i pułkownik Ménétrez. Prezydent w wysokim stopniu interesował się balonem i długo oglądał wszystkie szczegóły jego budowy. Wypowiedział on gorące życzenie powodzenia wyprawie i dziękował Andréemu, że dał pierwszeństwo konstruktorom francuskim.

Między zwiedzającymi tegoż dnia byli nadto pp. Nordenfeldt, inżynier szwedzki, Gaston Tissandier, pułkownik i komendant Renardowie, przedstawiciele kolonii szwedzkiej: minister Duë i wicekonsul Gustaw Nordling; nadto prefekt Sekwanny p. Poubelle, admirał Sallandrouze de Larmornaix, generał Mathieu, senator M. Decauville, adwokat poselstwa szwedzkiego M. Coulet, i wielu innych.

W ciągu następnych czterech dni przeszło 30,000 osób zwiedziło wystawę balonu „Biegun Północny“, wypowiadając swoje życzenia podróżnikom, których losem cały świat się interesuje.

A. M.

CZĘŚĆ PIERWSZA.

DWA MIESIĄCE NA SZPICBERGU.

I.

Wyjazd.

Dnia 2-go lipca 1896 roku wieczorem wyjechałem z Paryża, z sercem ściśnionem rozstając się z rodziną i z krajem, pełen trwogi przed zagadkową przyszłością. Rozpamiętywając spostrzeżenia pesymistyczne Janssena, rady pułkownika Karola Renarda, przestrogi G. Tissandiera, rozmyślałem to smutnie, to wesoło nad losem wyprawy i nad ciężką odpowiedzialnością, jaką przyjąłem na siebie.

Nie zatrzymując się po drodze w ciekawych miastach, jak Kolonia, Hamburg, Kopenhaga, zdążałem wprost do Gothenburga, gdzie mnie przywitał kapitan Andrée, brat podróżnika. Jakkolwiek bardzo zmęczony czterdziestogodzinną podróżą koleją i statkiem, poszedłem zaraz obejrzeć okręt *Virgo*, który przez pa-

rę miesięcy miał być mojem mieszkaniem i miał mnie zawieźć w strefy północne.

Andrée, zapobiegliwy we wszystkiem, zrobił dobry wybór statku, a jego brat kieruje instalacyą i ładowaniem.

Po mojem przybyciu zaczęła się gorączkowa robota. Prawie niepodobna wyobrazić sobie, jak wielką ilość przedmiotów pomieszczono w statku o trzech tysiącach tonn!

Jestem obecny przy ładowaniu beczek z kwasem siarczanym, sprowadzonych z Anglii.

Mamy orszak złożony przeważnie z młodych inżynierów, studentów szkoły politechnicznej w Sztokholmie i z oficerów, którzy się zapisali na prostych majtków, by śledzić losy wyprawy; widać, że nie brak jeszcze serc dzielnych i odważnych.

Rano dnia 5-go lipca trzej podróżnicy przybywają ze Sztokholmu, a wieczorem schodzimy się razem na uroczystem zebraniu u barona Dicksona, jednego z protektorów wyprawy.

Sobota wieczór, 6 lipca. Festyn ludowy w parku Lorensberg; liczne mowy i toasty pełne zapału; odczytywanie depesz i życzeń pomyślnej wyprawy; stoły ubrane wspaniałemi bukietami ze świeżych kwiatów, osadzonych w piramidach z lodu; widok nadzwyczaj malowniczy i pomysł nowy, na który dotąd nie wpadli dyrektorowie naszych wielkich zakładów kulinarnych; od tej pory powinni go wyzyskać, nic bowiem bardziej pociągającego, jak widok tych świeżych kwiatów, ożywionych odblaskiem płomieni w szybach tych małych lodowców.

Niedziela, 7 czerwca. Przybywam do portu o 8-ej rano. *Virgo* przystrojony w odświętne szaty, maszty obwieszone różnokolorowemi flagami.

Z tyłu powiewa dumnie śliczna jedwabna flaga, ofiarowana przez damy z Gothenburga. Most udekorowany kwiatami i wstęgami, wśród których spostrzegam ze wzruszeniem francuskie barwy narodowe.

Wszystkie okręty w porcie są przybrane w chorągwie i roją się od ciekawych. Cały legion fotografów ze zwróconemi ku *Virgo* aparatami, przygotowuje się do uwiecznienia wyglądu statku.

Wszystkie szalupy i łódki skupiły się wokoło *Virgo*. Reszta publiczności zgromadzona na brzegu i na sąsiednich gmachach.

P. Vieillard, jeden z przyjaciół, który mnie odprowadza, odjeżdża o 9-ej; połączymy się na Szpicbergu.

Kłaniam się baronowi Dicksonowi, jego córce i siostrzenicy, stojącym na brzegu. Syn jego wchodzi na *Virgo*, ściska mnie za rękę i życzy powodzenia.

Nareszcie przybywają trzej podróżnicy. Pożegnanie jest nadzwyczaj rzewne; wzruszenie, które nas wszystkich ogarnia, dosięga szczytu, gdy wśród uroczystego milczenia punkt o 10-ej rozlega się sygnał odjazdu.

Virgo porusza się zwolna. Wtedy powstaje zapał nie do opisania. Niezmierne „hurrah“ wyrywa się ze wszystkich piersi. Chustki powiewają w górze. Wiwaty powtarzają się... PP. Andrée, Ekholm i Strindberg stoją na pokładzie z bukietami i wstęgami; kłaniają się uprzejmie i dziękują za pożegnanie.

I na nas także spada cząstka tych wspaniałych owacyj.

Flaga *Virgo* zniża się i podnosi, a jednocześnie otacza nas orszak szalup i łodzi. Wielka ilość statków towarzyszy okrętowi; na niektórych muzyka grać zaczyna i posuwamy się naprzód. Publiczność postępuje za nami brzegiem.

Pomiędzy małemi łódkami, zbyt ściśniętemi między sobą, zdarzą się parę wypadków, ale na szczęście bez poważniejszych następstw.

Słońce wspaniałe! Niebo przybrało odświętną szatę, jakby pragnęło zachęcić odważnych podróżników, jadących na podbój krain biegunowych...

Otóż i jesteśmy na pełnem morzu.

O godz. 1-ej zbieramy się na tylnym pokładzie i zaczynają się zaznajomienia.

Pan Andrée, były uczeń wyższej szkoły politechnicznej w Sztokholmie, dyrektor biura patentowego, dowódca wyprawy;

P. Ekholm, doktór fizyki, naczelnik biura meteorogicznego w Sztokholmie;

P. Strindberg, wychowaniec uniwersytetu w Upsali, docent „Uniwersytetu wolnego" w Sztokholmie;

P. Swante Arrhenius, hydrostatyk, profesor fizyki;

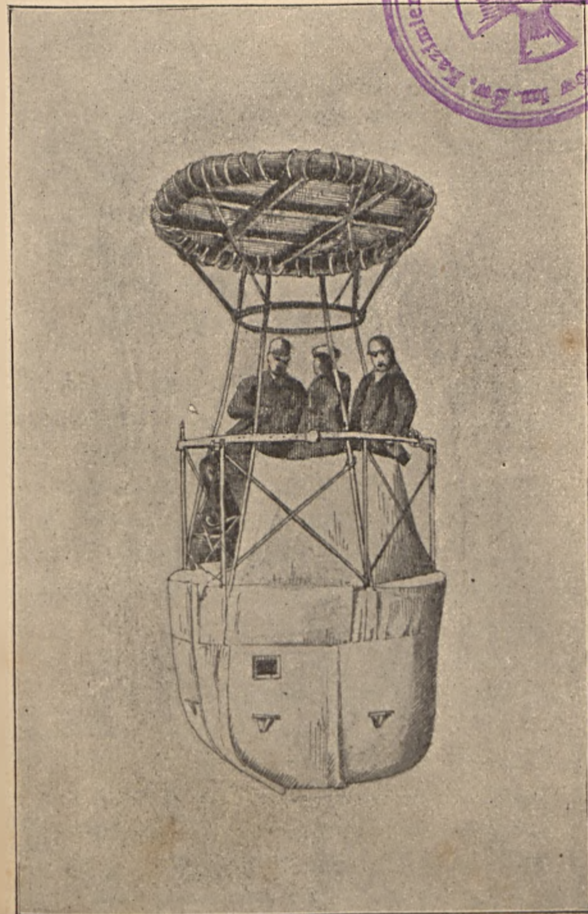
P. Grumberg, przyrodnik z wyższej szkoły w Sztokholmie;

Doktór Karol Ekelund, lekarz naszej wyprawy;

Kapitan Hugo Zachau, komendant *Virgo*, który zwykle prowadzi statki między Gothenburgiem a portem angielskim Hull.

Nie zapomnijmy także o pokojówce Karolinie, rzetelnej szwedce z ładnym białym czepeczkiem na





Łódka balonu.

głowie. Czepek ten trochę operetkowy, ubrany wstążką, nosi godła naszej wyprawy.

Ta zachęcająca osóbka robi przedemną trzy dygi i już zawarta pomiędzy nami znajomość. Będzie nam usługiwała przy stole. Jest na statku jakby u siebie w domu; zrobiła dla każdego z nas kółko ze wstążki na serwetę; moje trójkolorowe. Wogóle jest bardzo zabawna.

Mamy także kucharkę, która celuje w przyrządzaniu „omlettes aux anchois...“ ale nie uprzedzajmy wypadków.

Po wzajemnem przedstawieniu się, popijamy cognac i whisky, wznosimy toasty na pomyślność wyprawy i rozpoczyna się rozmowa.

O godz. 3-ej schodzimy się na obiad do sali jadalnej; kapitan czyni honory domu; jest to wesoły gospodarz, okrąglutki fizycznie i moralnie. Siedzę pomiędzy Strindbergiem i profesorem Arrheniusem, z którym mogę rozmawiać rodzinną mową i nauczyć się parę słów po szwedzku. Zresztą mam się odwzajemnić, albowiem zamianowano mnie jednomyślnie profesorem języka francuskiego.

Czarną kawę pijemy na górnym pokładzie, paląc wyborne cygara hawańskie, ofiarowane wyprawie. Łagodnie kołysany falą, puszczam wodze marzeniom.

Wieleż już rzeczy widziałem od chwili wyjazdu i jakżeż daleko jestem od domu! A jednak to zaledwie pierwsza stacya i czeka mnie jeszcze niemało wzruszeń.

Dostałem kajutę obok sali jadalnej, lokuję się w niej nie bez trudu, tak jest ciasną i małą.

O godz. 8-ej dzwonek obiadowy zgromadza nas znów przy stole i wieczór przepędzamy wśród najswobodniejszej serdeczności. Podróż zapowiada się jaknajlepiej.

II.

Na pełnem morzu.

8 czerwca 1896 r., godz. 10½. Płyniemy od dwudziestu czterech godzin; jesteśmy nawprost Norwegii, powyżej Forsund, oddaleni o 15 kilometrów od brzegu, lecz mgła zasłania dalsze widoki. Na prawo rysują się słabo góry, pokryte sosnowemi lasami. *Virgo* zdąża stale w północno-wschodnim kierunku. Niemając co robić, schodzę do kajuty i rozpoczynam mój dziennik. Morze, jakkolwiek burzliwe, nie zaszkodziło mi dotąd, tylko p. Andrée już zapłacił swój haracz.

Wtorek, 9 czerwca. Brzegi Norwegii. Morze wzburzone, ogólne niedomaganie i przygnębienie moralne; nie jestem w stanie pisać. *Virgo* mocno się kołysze. Godzina dziesiąta wieczorem, jasno jak w dzień.

Środa, 10 czerwca, godz. 10½. Temperatura obniżyła się; przepłynęliśmy koło biegunowe. Od dzisiejszego rana towarzyszy nam parowiec w odległości 12 kilometrów. Morze wzburzone.

Czwartek, 11 czerwca, godz. 10 rano. Jesteśmy na wprost wysp Loffoden; niebo zachmurzone, zaledwie parę promieni słonecznych; morze trochę gładsze. Kołysanie trwa bez przerwy.

Piątek, 12 czerwca, godz. 9½. Jesteśmy nareszcie w przesmyku prowadzącym do Tromsö. Byłem tak chory tej nocy, że chętnie rzuciłbym się w morze, gdyby nie myśl o obowiązku i rodzinie.

O godzinie jedenastej zażądałem doktora, zdawało mi się, że zamrę w tej ciasnej kajucie. Zalecił mi napić się szampańskiego i usnąć spokojnie.

Karolina przyniosła pomarańcze i zdjęła mi buty po raz pierwszy od dni czterech!

Karolino, blondynko skandynawska, o przejrzystem wejrzeniu, uśmiechu tak ponętnym, twarzy wesołej i postaci tak zgrabnej a krzepkiej!... Jakżeż umiałaś się litować nad młodym francuzikiem tak lekkim i pozornie pewnym siebie przed paru dniami, a w jednej chwili bezwładnym i skulonym jak szlafmyca!...

Pomimo strasznych cierpień, miałem pełną świadomość niepodobnego do wiary faktu ściągania mi butów drobnemi rączkami kobiecemi, odpowiedniejszemi do haftu niż do tak ordynarnej usługi.

Czy przechodziłeś kiedy, czytelniku, morską chorobę? Jeśli tak, zrozumiesz mnie; w przeciwnym razie niech cię Bóg od niej obroni!... Jakże wówczas rozumiałem Cicerona, który, schroniwszy się na pokład statku przed siepaczami Marka Antoniusza, wolał powrócić do Gaëty, narażając się na śmierć, której się tak lękał, niż znosić dłużej tę straszną chorobę.

Zatoka cała poprzerzynana skałami granitowemi ze szczytami pokrytemi śniegiem. *Virgo* daje sygnały na sternika, który się opóźnił z przybyciem; czekamy na niego od piątej do dziewiątej i, rzecz dziwna, z chwilą, gdy ustaje turkot maszyny, ogarnia nas smutek i czegoś nam brakuje.

W końcu o godz. $9^1/_2$ upragniony sternik przybywa i *Virgo* rusza dalej ku Tromsö, ziemi obiecanej!...

Płyniemy obecnie przez jezioro o zielonych brzegach. Podziwiam z przyjemnością otoczenie.

Co za przeciwieństwo!... Na prawo u stoku góry nawprost morza stoi grupa domków żeglarskich, doskonale zbudowanych z cegły.

Duże płaty śniegu pokrywają szczyty skał, a nad niemi rozpościera się niebo lazurowe i słońce obrzuca cały ten krajobraz swemi złotemi promieniami.

Na lewo kościołek samotny, odwiedzany tylko w lecie przez rybaków zamieszkujących wybrzeża.

Majtkowie przygotowują łódkę, która nas dowiezie do lądu, bo w Tromsö niema przystani. *Virgo* zostanie na kotwicy.

Fiord coraz węższy i ukazują się wioski jedna za drugą, połączone po obu brzegach liniami drutów telegraficznych. Liczne łodzie rybackie prują fale morskie. Powietrze czyste i suche.

Virgo, niby ogromny łabędź, przesuwa się majestatycznie po falach. Krajobraz ożywia się i staje się naprawdę czarodziejskim.

O godzinie jedenastej ukazuje się Tromsö ze swoją dzwonnicą, z domami drewnianemi i willami, rozrzuconemi na spadku urodzajnej góry.

Sternik prowadzi dalej *Virgo*. Przedmioty się powiększają; otóż i port z okrętami, stojącemi na kotwicy.

O godz. 1-ej minut 10 przybywamy nawprost Tromsö. Kotwica zarzucona w odległości jednego kilometra od brzegu. Jak już wspomniałem, niema tu przystani do wylądowania. Otacza nas kilka łódek.

To pan Kornel Aagaard winszuje nam szczęśliwego przybycia.

Wysłannik z urzędu telegraficznego wręcza Andréemu całą pakę depesz.

W końcu przybywają przyjaciele podróżnych i członkowie komisyi geologicznej, którzy mają nam towarzyszyć aż do Ice-Fiordu.

Sadowimy się w łódkę, która nas w parę minut dostawia do brzegu.

14 czerwca. Wyjazd z Tromsö nastąpił o godz. 1-ej zrana wśród prześlicznej pogody.

Po wzruszającem pożegnaniu z mieszkańcami, którzy przybyli tłumnie, *Virgo* ruszył w drogę ku północy. Słońce świeciło tak pełnym blaskiem, że można się było zapytać, czy to naprawdę północ, czy też południe.

Nasz odjazd, jakkolwiek mniej uroczysty niż z Gothenburga, był jednak imponujący.

Całe miasto wyległo nad brzegi i wszystkie łódki portu uszykowały się w szpaler. Były tam i statki parowe, i łodzie rybackie, wszystka ludność Tromsö pragnęła nas pożegnać.

Dużo pań eleganckich, szczególniej w jednej łodzi pięć samotych kobiet bezustannie powiewało chustkami.

Wkrótce Tromsö znika nam z oczu i pozostaje tylko wspomnieniem pełnem żalu!...

Niedziela przeszła bez ważniejszych wypadków; w poniedziałek spotkaliśmy pierwsze kry lodowe i podróż stała się trudniejszą.

16 czerwca, południe. Od rana docieramy do Szpicbergu, miejsca mego chwilowego pobytu. Jazda

jest niebezpieczna i postępuje powoli wśród gór lodowych, które co chwila grożą nam zgnieceniem. Potrzeba dużego doświadczenia kapitana i czujności sternika, by uniknąć katastrofy.

Majtek, siedzący na maszcie, śledzi i zapowiada wolne przejścia.

Widzieliśmy całe gromady ptaków, wielorybów, wyrzucających w górę olbrzymie strumienie wody, oraz wiele fok. Trzy z nich wypoczywały sobie na bryle lodu w odległości strzału. Były też przywitane salwą karabinową, która ich jednak nie dosięgła.

Ogromna rozmaitość ptaków, alka, rodzaj dzikiej kaczki, która, gdy ją ścigać, natychmiast się zanurza. Zresztą w ten też sposób szukają dla siebie pożywienia, jak wogóle wszystkie ptaki strefy północnej, karmiące się rybami. Administrator okrętu zabił ich dwie za jednym strzałem. Ptaki te mają lot bardzo ciężki, ogon krótki i kierują się głównie za pomocą nóg pletwowatych.

Wczoraj, przejeżdżając około wyspy Beeren-Eiland, którą nam, niestety, mgła zasłaniała, przyglądaliśmy się całym miryadom najrozmaitszego ptactwa, między któremi najwięcej było mew. Rano termometr wskazywał 2 stopnie poniżej zera.

Sznury na całej długości pokryte były szronem, a biednym majtkom, pełniącym służbę w górze, nie musiało być zbyt ciepło.

Spotkaliśmy żaglowiec norwegski, polujący na morsy (rodzaj fok), który krążył od paru dni około Szpicberga; udzielił nam pożytecznych objaśnień o stanie lodów; jeden z majtków mierzy co chwila głębokość, sięgającą od 15 do 20 sążni.

Virgo utknął, oficerowie udali się na naradę; jesteśmy pod 76-m stopniem szerokości i już niewiele drogi pozostaje do Ice-Fiordu, gdzie przystaniemy przed udaniem się do Norsköarna.

Na prawo góry pokryte wiecznym śniegiem; przed nami niedostępna kra lodowa. Zostaje wolne przejście około brzegu, lecz kapitan, nieświadomy głębokości morza, szuka na mapie. Zaczekajmy!... W każdym razie obawiam się opóźnienia, które może być nie na rękę Andréemu.

III.

Instalacya.

Sroda, 17 czerwca pod 77 stopniem szerokości.— Po bezowocnem szukaniu przez dzień wczorajszy, kapitan uznał za roztropne schronić się do zatoki Horn-Sund, naturalnego portu na południo-wschodzie Szpicberga, gdzie dziś rano o 4-tej zarzuciliśmy kotwicę.

Jesteśmy tu bezpieczni, zaczekamy więc cierpliwie, aż morze będzie od kry oswobodzone, co niebawem powinno nastąpić.

Nasz mały porcik jest istnym cudem natury; półkole gór okrytych śniegiem, których wierzchołki dziś rano tonęły we mgle; odłamy ogromnych lodowców staczają się z potężnym łoskotem, ożywiając ten biały krajobraz i przejmując trwogą. Całe piramidy lodowe, kształtem i kolorem niebieskawym podo-

bne do olbrzymich kryształów siarczanu miedzi, pływają sobie po środku zatoki, prawdziwej oazy o bardzo łagodnej temperaturze, pomimo śniegu prawie całkiem pokrywającego wybrzeża.

Słońce przygrzewa i swoim odblaskiem ozłaca ten czarodziejski obraz, w którym ptaki dorzucają wesołą nutę do ogólnej harmonii, wyrażając swą radość z życia.

O 9-ej rano stajemy na lądzie z nieukrywanem zadowoleniem. Andrée, Ekholm i Strindberg wysiadają, zaopatrzeni w narzędzia. Ustawiają je i wyznaczają odchylenie magnetyczne. Zresztą nie przestali pracować od chwili wyruszenia na morze. Są to ludzie głębokiej nauki, gotowi zginąć na stanowisku, a nie chełpiący się swoją wiedzą.

Geologowie znaleźli tu szerokie pole do badań, a botanicy mogą dowoli szukać zdobyczy. Co prawda, o ile fauna jest urozmaiconą, o tyle flora jest skąpą i sprowadza się do kilku gatunków porostów, oraz mchów o ładnej zieloności, łyżczyc, łomikamieni (Saxifrages) karłowatych, których ładniutkie kwiatki fioletowe mile wzrok bawią.

Jedni wspinają się na góry i spuszczają z nich na „sky“, ulubionych łyżwach Skandynawców; inni polują z bronią, ofiarowaną wyprawie przez rusznikarzy szwedzkich. Ja pogrążam się w podziwianiu tej imponującej natury, staram się spożytkować mój skromny talent fotograficzny, przenosząc na klisze piękne widoki otaczające *Virgo*, który z oddali zeszedł do lilipucich rozmiarów.

Naszą kwaterę główną założyliśmy na ruinach

obozowiska drużyny strzelców syberyjskich, którzy tu przebywali cały rok zeszły.

Znajdujemy dużo szczątków drzewa, wyrzuconych przez fale; wiele kości; jeden z majtków przyniósł ogromny kręg z wieloryba, a doktór wyrwał ząb trzonowy z niedźwiedziej szczęki, przeciw czemu właściciel jej nie mógł już protestować.

Sternik poszedł zbadać morze z wysokości góry. W stanie lodów niema zmiany od rana.

Do śniadania zeszliśmy się na *Virgo* o godzinie 2-ej. Andrée łódką polował na foki, ale żadnej nie zabił. Po śniadaniu wróciliśmy na ląd i każdy oddał się zajęciu, odpowiadającemu jego upodobaniom. Niebo się odsłoniło i powstał wiatr wschodni, bardzo zimny i szczypiący. Łódka przy powrocie kołysała się silnie, a prąd zagonił na pełne morze wszystkie lody pływające po zatoce.

Godzina $11^1/_2$ wieczorem. W chwili gdy to piszę, promień słońca wpada przez okienko mojej kajuty, a wiatr dmie z ogromną siłą.

Sobota, 20 czerwca, godzina 4 rano. — Przyjemne obudzenie, u wejścia do zatoki Ice-Fjördu, nawprost okrętu *Raftsund*, stojącego tu od wczoraj na kotwicy. Pogoda okropna, zimny i drobny deszczyk.

Podjeżdża do nas szalupa, która przywozi korespodenta dziennika *Aftonbladet* ze Sztokholmu, mającego nam towarzyszyć aż do Norsköarna.

Na łódce również przybywa mój przyjaciel, Vieillard, z depeszami dla mnie. Spędzamy z sobą dwie godziny z wielką radością, że się znów widzimy i że doczekałem się tak upragnionych wiadomości od swoich. Wkrótce następuje rozłączenie. Vieillard wraca

na swój okręt, a następnie do Francyi; zabiera moje listy i depesze, robię parę zdjęć fotograficznych z *Raftsunda*, ślicznego statku, i po zamianie zwykłych sygnałów pożegnalnych *Virgo* rusza w dalszą drogę ku północy.

Morze jest wolne, płyniemy całą siłą pary.

Niedziela, 21-go. — Około 2-ej rano, przybywamy nawprost wysp Norsköarna, miejsca przeznaczonego na budowę szopy, środkowego punktu naszych działań. Rano robimy wycieczkę łódką naokoło wyspy, w celu wyszukania odpowiedniego miejsca dla statku, którego wyładowanie będzie bardzo trudnem z powodu braku przystani i tych wszystkich przyrządów, znajdujących się w portach. Nasze mapy tych okolic są bardzo niedokładne. Andrée rozpatruje się po wybrzeżu. Myśliwi ubili z łódek dziesięć zimorodków (ptaki z rodziny wróblowatych, o ładnem upierzeniu).

Zrzekamy się rozłożenia tu obozu i po południu dojeżdżamy do wyspy Amsterdam, o 12 kilometrów na południo-zachodzie. Niebo czyste, powietrze świeże i ostre.

Poniedziałek rano. — Robimy nową wycieczkę, a Andrée wybiera ostatecznie dolinkę Dansk-Gatt na stałe miejsce pobytu.

Naokoło jesteśmy osłonięci wysokiemi górami, tylko od północy mamy widok na pełne morze.

Domek drewniany, zbudowany niegdyś przez Anglika Pike'a, będzie naszem schronieniem, zostawimy tu również zbywającą nam żywność. Ten gościnny domek posiada już pewne zapasy węgla i innych użytecznych dla nas przedmiotów.

Grunt pokryty odłamami skał i śniegiem, prawie do kolan.

Wtorek, 23 czerwca.—O 6-ej rano zaczęto wyładowywanie statku; wszystkie szalupy są na morzu. *Virgo* nie może się zbliżyć więcej nad 150 metrów do brzegu. Przewiezienie balonu i przyrządów gazowych przedstawia dużo trudności i zabierze pewnie wiele drogocennego czasu. Termometr 2^0 powyżej zera. Barometr 760 milimetrów. Powietrze świeże, wiatr południowo-zachodni. Niebo pochmurne, wypogadza się chwilami. Słońce gorące; morze spokojne. Szalupa parowa czynna. Yacht Pike'a przybył 16-go b. m. celem odwiedzenia domku.

Ten mały budynek, cały drewniany, jak zwykle domy norwegskie, jest dość wygodny. Składa się z sali jadalnej, sypialni i kuchni. We wszystkich są piece, a nasi majtkowie napalili w nich, aby osuszyć ściany. Zamki źle się zamykają, a drzwi podpiera się kawałkiem lodu. Strych dobry dla gołębi, które tam umieszczamy. Wprawdzie będzie im mniej dobrze, niż w gołębniku, ale zawsze będą miały dość przyzwoite schronienie. Gołębie te są zabrane z Hammerfestu. Wypuściliśmy już parę na morze, lecz nie wiemy jeszcze, czy wróciły do Norwegii.

Wtorek, 24 czerwca.—Wyładowanie statku postępuje szybko. Miejsce pod szopę już gotowe i cieśle zabierają się do dzieła.

Szopa, przeznaczona na pomieszczenie balonu, zasługuje na szczególną wzmiankę. Obmyślona bardzo dowcipnie, była wykonaną w Gothenburgu, gdzie przed rozebraniem do transportu oglądali ją mieszkańcy miasta.

Ośmiokątnej formy, składa się z czterech pięter, z których każde ma 5 metrów wysokości. Piętra połączone są klamrami, a ostatnie z nich, zakończone okrągłą galeryą.

Aby ułatwić ustawienie budynku na Szpicbergu, materyały każdego piętra są oznaczone innym kolorem. Podłoga w szopie ułożona z desek, schodzących się w środku i przytwierdzonych do skał za pomocą kawałków drzewa, grunt bowiem jest tak nierówny, że zniwelowanie go byłoby niemożliwem. U wschodniego i zachodniego boku dwoje schodów podpierają budynek. Postawienie tej szopy na wyspie Duńczyków nie było łatwe. Dwóch majstrów ciesielskich prowadziło roboty z pomocą ludzi załogi. Trzeba było wpierw odgarnąć śnieg pokrywający plac, założyć fundamenta, następnie postawić budynek, a wreszcie rozebrać rusztowanie.

Częste burze zmuszały robotników do przerywania pracy. Po zbudowaniu szkieletu, obito go ścianami w Szwecyi.

Szczyt szopy od strony południowej wydłużono za pomocą słupów 5 metrów wysokich, do których przymocowano rozciągnięte płótno dla osłony balonu od silnego wiatru.

Ruchomy dach, również płócienny, a zsuwający się na prętach metalowych, miał także balon ochraniać od śniegu; z braku czasu nie był jednak wcale założony.

26 czerwca. — Rano ukazało się słońce; powietrze przejrzyste, śnieg wolno topnieje. Temperatura od rana przyjemna, lecz po południu wełniaste obłoki

przesuwają się po niebie i pogoda prawdopodobnie potrwa niedługo.

Virgo, zwolniony w części z ciężaru, zbliżył się na 60 metrów do brzegu. Wówczas przystąpiono do wyładowania dużych bagaży, przyrządu do wywiązywania gazu i skrzyni z balonem. Trzy spojone łodzie utworzyły prom, ciągniony przez szalupę parową. Dla złożenia na stałym lądzie tych pakunków, ważących dwie do trzech tonn, trzeba było zbudować pomost z dwóch sosen przywiezionych z Norwegii i posuwać za pomocą jednego wielkiego bloku, siłami wszystkich ludzi załogi.

Zadziwia nas nadzwyczajna cisza tego miejsca tak oddalonego od cywilizacyi; jedynie ptaki przerywają monotonność, darząc nas wesołym koncertem.

Przebiegając wyspę, jesteśmy zdumieni ilością kurhanów i kości ludzkich, spotykanych po drodze. I Szpicberg bowiem ma swoją bardzo burzliwą historyę, ale to do rzeczy nie należy.

IV.

„Victoria."— Polowanie na niedźwiedzie.

27 czerwca po południu spostrzegamy statek, przybywający od północy. Miło spotkać żeglarzy w tych odległych stronach; osładza to gorycz samotności. To statek pana Pike'a, *Victoria*, zostający pod komendą kapitana Nilsona — poluje na niedźwiedzie i mewy. Zarzuca on kotwicę obok *Virgo*. Wsiadamy w łódź i jedziemy winszować nowoprzybyłym szczęśliwego przyjazdu.

Andrée rozpytuje kapitana o stan lodów na północy. Zwiedzam statek, dość wprawdzie prymitywny, jednak doskonale urządzony na tego rodzaju wyprawy; posiada on rozmaite przedmioty bardzo dla mnie ciekawe, jako dla nowicyusza w tych nadzwyczajnych krainach. Skóry niedźwiedzie i zbiory najrozmaiszych ptaków; młody niedźwiedź, żywy, schwytany na wyspach norwegskich, przeraźliwym krzykiem protestuje przeciwko zamachowi na jego wolność.

Niedziela 28-go czerwca obfitowała w wypadki i wzruszenia.

Statek *Victoria* wyjechał o 9-tej rano ku Ice-Fjörd, zabrawszy z sobą całą pakę listów i życzeń dla naszych blizkich.

Po śniadaniu wybieramy się szalupą parową na wycieczkę. Strindberg, Grumberg, Arrhénius, doktór Ekelund, dwóch mechaników, dwóch majstrów i ja.

Czas prześliczny, morze spokojne, niebo trochę pochmurne. Okalamy wyspę Duńczyków i zwracamy się ku Smeerenburg. Nasza mała łódź jedzie całą siłą pary pośród pływających lodów, które przerzynają zatokę.

Widok cudowny! Otaczają nas zewsząd okazałe skały, okryte śniegiem, który w dziwacznych smugach schodzi ku dołowi, a poszarpane ich szczyty, ozłocone rozpalonem słońcem, zarysowują się z nadzwyczajną wyrazistością na niebie lazurowem.

Opoki granitowe rzucają na powierzchnię białą lodowców najfantastyczniejsze cienie. Atmosfera jest tak przejrzysta, że trudno okiem zmierzyć odległość.

Góry mają po 2,000 do 3,000 stóp wysokości, a jednak wydaje się, że nic łatwiejszego, jak dostać się na ich wierzchołek. Podlegałem często tym złudzeniom optycznym. Dźwięki i szmery dochodzą nadzwyczaj czysto i wyraźnie z ogromnej odległości.

Mijamy małą łódkę żaglową Stadlinga, korespondenta *Aftonbladet* ze Sztokholmu, wielkiego przyjaciela gołębi, należących do wyprawy. Jedzie z dwoma towarzyszami również na poszukiwania. Zwracamy się ku wschodowi i wylądowujemy na małej wysepce, porośniętej mchami. Myśliwi upolowali kilka zimorodków, a na lądzie napotykamy parę gniazd tych ptaków, w których było po 3 lub 4 jaja, wielkości gęsich, zielonkawo-popielatych. Rekonesans wkrótce się kończy i napowrót zwracamy się ku południowschodowi, gdzie zdala widnieje wyspa Moffen, będąca celem naszej obecnej wycieczki.

Wyspa ta stanowi wybitne przeciwieństwo z poblizkiemi górami przez jaskrawość swego kolorytu, przechodzącego od jasno-zielonego do ciemno-brunatnego. Mchy w najrozmaitszych odmianach, żółtawe porosty i fioletowe łomikamienie czynią złudzenie miękkiego kobierca, wabiącego do odpoczynku, a przyjemnego dla oka.

Miliony ptaków, których świergot ogłusza, zamieszkują tę ziemię zaczarowaną. Spokojność ich zakłócają nasi prozaiczni i nienasyceni strzelcy i urządzają prawdziwe jatki wśród ptactwa. Zaledwie wylądowali, już wielka ilość zimorodków leżała na ziemi. A jest ich taka mnogość i są tak mało płochliwe, że uciekają dopiero na parę kroków przed nami; widać, że ich samotność rzadko jest przerywana przez

gości w naszym rodzaju o tak wojowniczem usposobieniu. Przypominają one bardzo nasze kaczki domowe i zdawałoby się, że znajdujemy się wśród parku lub w naszym dziedzińcu gospodarskim. Zjawiają się tuzinami tuż przy mnie, przychodzą pić lub kąpać się w przejrzystym strumyku, płynącym w kaskadach ze szmerem harmonijnym po kamieniach.

Co krok spotyka się gniazda z mchu i piór, osłonięte odłamami skał. Samiczka pozbywa się najcieńszego swego pierza, by niem ochronić od mrozu jajka lub swoje maleńkie.

Wysiadująca pisklęta prawie się nie płoszy za naszem nadejściem. Przykrywa jaja piórami zanim odleci, jeżeli się jej tylko czas na to zostawi.

Wystrzały z broni, powtarzane kilkakrotnem echem w górach, przypominają łoskot grzmotów i robią przykre wrażenie.

O czwatej podają nam pożądane śniadanie na ławie z mchu. Przekąska ta, powitana niepospolitym apetytem, składała się z szynki, kawioru i wędzonej pieczeni z renifera, wszystko to popite białem piwem i zaprawione szczerą wesołością. Prawdziwe hawańskie cygara zakończyły niezwykły festyn. Oddychamy pełną piersią, zadowoleni z życia.

Lecz czas szybko upływa i trzeba myśleć o powrocie. O godzinie 2-ej zdążamy ku *Virgo*.

Nasi majtkowie spustoszyli niemało gniazd i powracają z koszami pełnemi jaj i puchu. Zwierzyna upakowana i odjeżdżamy.

Płyniemy wzdłuż brzegu i lodników, na których spoczywają całe stada fok, lecz turkot maszyny płoszy je i uciekają przed nami.



NA POMOŚCIE „SVENSKSUND'A"

P. p. Fraenkel, Andrée, Svedenborg, Strindberg.

Morze wzburzyło się, a wiatr, wiejący dołem, rzuca falami i zalewa łódź naszą.

Jesteśmy mocno podrzucani, lecz obecnie znoszę już kołysanie, jak wytrawny marynarz. Nie przechwalajmy się jednak, nie można za nic ręczyć. Temperatura wyraźnie się obniża; chmury, przyczepione przed chwilą do ściany gór, opuszczają się na morze i otaczają nas całkowicie... Mgła bardzo zimna jest tak gęsta, że widać zaledwie na parę kroków, musimy więc zwolnić biegu z obawy najechania na bryły lodu. Słońce i tak blade i niewyraźne, obecnie zupełnie zniknęło. Ciemności nas ogarniają i pomimo busoli przez chwilę błądzimy.

Mechanik gwiżdże na sygnał *Virgo*, lecz ztamtąd nie odpowiadają.

Nasze położenie, jakkolwiek nie straszne, zaczyna być niepokojącem, bo nie wiemy dokładnie, jak dużą przepłynęliśmy przestrzeń.

Możemy przejechać naszą wyspę, nie widząc jej, i zgubić się na pełnem morzu!....

Wreszcie, po kilku zboczeniach, poznajemy na prawo laguny wyspy Amsterdam i dochodzi nas sygnał z *Virgo*, którego profil rysuje się w półcieniu na 50 metrów przed nami.

Jest już godzina 8-ma wieczorem. Kapitan Andrée i Ekholm stoją na pokładzie. Jakkolwiek nie przypuszczali niebezpieczeństwa, cieszą się z naszego powrotu. Nie widać jednak łodzi Stadlinga. Mgła coraz gęstsza, rozróżniamy się z trudnością z jednego końca statku na drugi. Jeden człowiek z załogi dzwoni co chwila dla wskazania drogi swym zapóźnionym towarzyszom.

Wieczerza bardzo ożywiona, każdy opowiada o swoich przygodach i wzruszeniach — moje są bardzo silne. Lecz dzień dzisiejszy przyniósł nam o wiele wybitniejszy wypadek.

W chwili niepokoju ogólnego o los naszych przyjaciół, około godziny 10-ej wieczorem, siedząc na wzniesieniu przeznaczonem do badania mgły, usłyszałem najpierw jakiś niejasny szmer, następnie śpiew rytmiczny w takt uderzanych wioseł. To oni! Widocznie także błądzili.

Sylwetka dzielnej łódki zarysowuje się o parę kroków i zbliża siłą wioseł, ponieważ żagiel trzeba było ściągnąć. Cóż to za masa niekształtna, wątpliwej białości, zwalana czerwienią, zapełnia dno łodzi?

Jakkolwiek upadają ze zmęczenia, wycieczkowicze są rozpromienieni; dokonali bohaterskich czynów, puścili się na polowanie na niedźwiedzie i przywieźli aż trzy sztuki w swej małej łodzi.

Stają się też przedmiotem pełnych zapału owacyj w czasie wciągania zdobyczy na okręt. Są to: ogromny niedźwiedź samica i dwa małe niedźwiadki, których krew zalała całe dno łodzi.

. . . .

Znacie już Stadlinga, pozwólcie przedstawić sobie jego dwóch towarzyszów, Appelberga, studenta wyższej szkoły politechnicznej w Sztokholmie i Axelstack'a, technologa z uniwersytetu sztokholmskiego. Pierwszemu z nich ustępuję pióra, by nam opisał szczegóły tych przygód dramatycznych:

„Przypominacie sobie prześliczny dzień 28 czerwca; słońce, odbijając się jak w lustrze na wodach Smeerenburga; poblizkie góry tworzące krajobraz

dziki i wspaniały. Przypominacie sobie pewno także lodowiec w głębi Smeerenburga. Opowiadałem wam już przygodę, gdy urwany od niego kawał lodu wpadł w morze z taką gwałtownością, że wywołał swym upadkiem silny bałwan, który nas o mało nie potopił i sprawił nam mimowolny prysznic.

„Natychmiast po tej awanturze spieszę, by zdjąć fotografię lodowca i oto natrafiam na wybrzeżu w śniegu na ślady trzech niedźwiedzi, idące ze wschodu na zachód, w kierunku South Gatt i pełnego morza.

„Uwiadomiwszy towarzyszów o tem zachęcającem odkryciu, wchodzimy do łodzi z mymi przyjaciółmi, z których jeden pilnie jest zajęty suszeniem na słońcu ubrania po wspomnianej kąpieli.

„Rozpoczęło się polowanie nadzwyczaj oryginalne: moi towarzysze wiosłowali, ja trzymałem ster, obserwując równocześnie przez lunetę ślady na brzegu i dalszy ich kierunek. Ślady te prowadziły nas ciągle od wschodu ku zachodowi. W niektórych miejscach zwierzęta prawdopodobnie kładły się na odpoczynek w rowach śnieżnych. W innych miejscach na spadzistych wybrzeżach zabawiały się zjeżdżaniem na swoich własnych sankach. Objechawszy dwa przylądki i stary bardzo lodowiec, przybyliśmy do trzeciego przylądka, po za którym znajdował się inny lodnik, prawie 2 kilometry szeroki. Naprzeciw nas pływała ogromna kra lodu.

„Dotarłszy do najdalej wysuniętego cypla, zatrzymaliśmy się, zgubiwszy dalsze ślady i doszliśmy do przekonania, że niedźwiedzie znajdują się w pobliżu.

„Podszedłem zatem aż do stałych lodów i zobaczyłem trzy niedźwiedzie, skaczące z jednej bryły lodu na drugą. Matka dawała lekcyę gimnastyki dwojgu dzieciom.

„Przyglądałem się z podziwem tej scenie familijnej; było to bardzo zabawne. Lecz wskutek odezwania się we mnie żyłki myśliwskiej, powyższa scena patryarchalna i sielankowa wkrótce miała się skończyć.

„Opanowała mnie gwałtowna chęć zabicia tej matki z jej małemi.

„Dlaczego? Ach, ta namiętność myśliwca! Nie namyślając się długo, jako dowódca bandy, zdecydowany rzucić się bez zwłoki na długo upragnioną zdobycz, rozkazałem towarzyszom swoim pozostać w łódce aż do mego powrotu, a sam na kolanach posuwałem się po lodzie, po za odłamy skał, w kierunku tych trzech zwierząt.

„Lód był podziurawiony jak przetak, a woda pod nim płynęła małemi wodospadami jednostajnie i monotonnie; drobne kawałki lodu załamywały się podemną, nie wstrzymując jednak mego pochodu.

„Nieczuły na wszelkie niebezpieczeństwo, czołgałem się dalej po za skały i zbliżyłem się do zwierzyny na odległość około 400 metrów; tu już nie miałem osłony i byłem zupełnie odkryty. Mierzyłem długo, padł strzał i jedno niedźwiedziątko zostało skaleczone. Matka rzuciła się ku niemu, oglądając się wokoło i liżąc biedne zwierzę.

„Widziałem ją zblizka przez lunetę. Strzeliłem drugi raz i wtedy matka rozwścieczona zwróciła się w moją stronę.

„Chciałem strzelić do niej, ale naboje zwilgotniałe spaliły na panewce. Zdenerwowany, postanowiłem wrócić na łódkę po naboje. Szczęściem niedźwiedzica odstąpiła od swojej pierwszej myśli napastowania mnie i powróciła do swych dzieci.

„Zabrawszy świeżą amunicyę, wszyscy trzej próbowaliśmy przestraszyć zwierzęta i podpędzić je ku morzu, co nam się tak dalece udało, że wkrótce ujrzeliśmy matkę z młodemi, rzucającą się do wody. Stack pozostał na lądzie uzbrojony w wiosło, celem odcięcia zwierzętom powrotu; Appelberg zaś i ja urządziliśmy pościg łódką. Niedźwiedzica z małem na grzbiecie, płynęła dość szybko ku nam. Następnie wdrapała się na dużą, pływającą bryłę lodu.

Wówczas, podpłynąwszy na odległość 50 do 60 metrów, strzeliłem do niej i kula, przeszedłszy między łopatkami, przebiła płuca. Zwierzę wydało przeraźliwy ryk, powtórzony echem w górach. Jak szalona rzuciła się w morze, płynąc ze wściekłością, lecz niedługo. Biedne zwierzę wkrótce padło, mając jeszcze na grzbiecie małe niedźwiedziątko, poprzednio skaleczone. Zabiliśmy je zaraz, a następnie i drugie.

„Zaciągnąwszy trupy na dużą krę lodową, odfotografowałem nasze trofea myśliwskie, poczem z wielką trudnością udało nam się zabrać je na naszą wątłą łódkę.

W końcu ruszyliśmy w drogę powrotną ku *Virgo*, przepełnieni jeszcze wzruszeniami, gdy gęsta mgła spowodowała chwilowe zbłąkanie w okolicy Smeerenburga“...

Nazajutrz jeden z majtków, stary wilk morski, przystąpił w towarzystwie Stadlinga do obciągnięcia

tych trzech niedźwiedzi; skóry ich osolono i zabito w beczki. Kawałki delikatniejsze mięsa, przyrządzone z rozmaitemi sosami przez naszą kucharkę, która w tem rozwinęła wszystkie swoje zdolności, stanowiły przez dni parę zastawę naszego stołu.

Jakkolwiek nie jest to zbyt smaczna potrawa, ale też nie często się zdarza sposobność kosztowania niedźwiedzia podbiegunowego.

V.

Słońce o północy.

Piątek, 3 lipca. Nie wychodziłem dziś wcale na ląd; od trzech dni mamy czas szkaradny, obawiam się, czy szopa wytrzyma tak silny nacisk wiatru; jest to wiatr wschodnio-południowo-wschodni, pomyślny dla podróży balonem ze względu na kierunek, lecz niebezpieczny do odlotu, ze względu na swą gwałtowność.

Robota ciesielska opóźnia się z tego powodu i budowa postępuje wolno. Nudziłem się dziś porządnie, zabawiając się odczytywaniem starych dzienników. Nie zaopatrzyłem się dostatecznie w książki, moja biblioteka składa się zaledwie z kilku tomów. Przeczytałem pożyczoną mi przez Andrée'go wyprawę *Jeanetty*, której dramatyczne przejścia bynajmniej nie dodają odwagi. Co za klimat nadzwyczajny!...

Piękne dni w tych okolicach są bardzo rzadkie, a chociaż noce są jasne, to jednak już oddawna słońca nie widujemy! Termometr stoi koło zera.

Lecz owo słońce o północy, cóż to za widok wspaniały!

Z chwilą, gdy mgła się rozstąpi i dozwala oku bujać swobodnie po widnokręgu, jakiż nieskończony szereg obrazów, zmieniających się co chwila, roztacza się przed nami!

Niby gmachy lodowe, niby fortece lub świątynie o najfantastyczniejszych kształtach. Jedne nieruchome, pozwalające falom morskim uderzać bezkarnie o swe niewzruszone podstawy, inne przesuwają się zwolna, pomimo strasznej swej olbrzymiej wielkości, a za każdem drgnieniem ich iskrzących powierzchni, wyskakują z alabastrowych boków snopy świateł i barw, niby szmaragdów, rubinów i szafirów. Szerokie ściany lodowców błyszczą od licznych wodospadów, które spływają w niziny tych gór lodowych, aby następnie zgubić się w morzu; a wszystkie te strumyki, małe i duże, rozjaśniają się gorącym i czerwonym blaskiem słońca!...

Podbiegunowa natura, którą uważamy za ubogą, zlodowaciałą i nieruchomą, znając ją tylko z suchych i zimnych opisów podróży, roztacza przedemną całe skarby barw i blasków drogich kamieni, niby ogni sztucznych z innego świata, które powstają pod dotknięciem promieni słońca i przeobrażają się co chwila.

A wszystkie te boskie skarby odbijają od tła ogólnego, równie pełnego najrozmaitszych kolorów: zielonkawego, blado-różowego, pomarańczowego, złoto-żółtego, fioletowego, niebieskawego — tła, o delikatnych, choć głębokich odcieniach, które woda spo-

kojna i łagodnie falująca, odbija z żywością kalejdoskopu ku większemu upojeniu oczu i duszy

Czemże jest człowiek wobec tego wspaniałego widoku? Jakże mizernemi są dzieła jego sztuki wobec tej wszechpotężnej i wyniosłej natury!

Jakże marnemi wydawałyby się najwspanialsze dekoracye teatralne tutaj, gdzie całą sztukę zastępują: woda i słońce.

Czemże są wreszcie wszystkie dziwy, stworzone przez pracę ludzką, wobec cudów kolorytu i blasków, wywołanych jednym promieniem słońca w bryle lodu?

Wtorek, 7 lipca. W sobotę mieliśmy czas szkaradny; w niedzielę powietrze trochę się uspokoiło, a wczoraj dzień był cudowny; skorzystaliśmy z tego, aby zrobić interesującą wycieczkę statkiem do zatoki Magdaleny. Na półwyspie tym znajduje się ogromny cmentarz, istniejący tam od kilku wieków. Poławiacze wielorybów ze Smeerenburga grzebali w nim swoich zmarłych.

Zabiliśmy ogromną fokę, która o mało że nie przewróciła łodzi, Strindberg zaś upolował czarnego lisa u stóp lodowca.

Wróciliśmy o północy przy wspaniałym blasku słońca, które obecnie, gdy niebo jest pogodne, widzimy bezustanku. Zakreśla ono koło, którego *Virgo* zdaje się być osią i chwilami dobrze przygrzewa. Dziś rano było 20 stopni ciepła w słońcu, a 5 w cieniu.

Roboty około szopy postępują jak można najszybciej, ale budowa to kolosalnych rozmiarów. Jesteśmy już na ukończeniu drugiego piętra, pozostają jeszcze dwa i to najtrudniejsze. Wśród gorączkowej

pracy dnie upływają w niepokoju, nie otrzymujemy bowiem żadnych wiadomości z Europy. Już mnie zaczynał spleen napadać, gdy nareszcie 12 lipca wieczorem, po dniu posępnym, majtek będący na służbie, zasygnalizował zbliżanie się statku jednomasztowego, który nam pocztę przywoził; w jednej chwili wylegamy wszyscy na pokład, a kapitan małego statku *Express* wręcza ogromną pakę listów Andrée'mu, który je pomiędzy nas rozdziela; ja otrzymałem aż czternaście i trudno opisać radość, jakiej z tego powodu doznałem. *Express* przywiózł sześciu turystów anglików i niemców, którzy przybyli trochę za wcześnie, z zamiarem asystowania odlotowi balonu; zajmują się żywo planami Andrée'go i podejmowani są na *Virgo*.

VI.

Święto narodowe.

14 lipca wieczorem. Czas szkaradny i zawierucha tak silna, że statek *Express* nie mógł puścić się w drogę. Śniadanie bardzo wesołe: Andrée wygłosił mówkę, która mnie nadzwyczaj wzruszyła. Mówił o święcie narodowem i o aerostatyce francuskiej, której jestem przedstawicielem, sławił moją abnegacyę, jakiej dałem dowody i wyraził zadowolenie z nawiązania stosunków przyjaznych, zacieśniających się z każdym dniem bardziej. Nie zapomniał i o mojej rodzinie i o przyjaciołach.

Kapitan kazał wywiesić na drugim maszcie fla-

gę trójkolorową i przyozdobić statek chorągiewkami. Szampan pienił się w kielichach...

Strindberg zagrał hymn narodowy, podczas którego towarzysze urządzili mi owacyę. Poniżej podany list da miarę solidarności, panującej pomiędzy nami.

„Na pokładzie „Virgo" *Dansk-Gatt.*

14 lipca 1896 roku.

Do Pani Lachambre w Paryżu.

Droga Pani!

Dzisiaj, w dniu święta narodowego pięknej Francyi, czujemy się szczęśliwi, że możemy serdecznie podziękować panu Lachambre za zasługi, jakie oddał naszej wyprawie i za wspomaganie nas nawet tutaj swojem szacownem doświadczeniem. Podróż ta jest niewątpliwie wielkiem poświęceniem zarówno z jego, jako też i z Pani strony, za które jest naszym obowiązkiem jaknajserdeczniej podziękować.

Piliśmy dziś za zdrowie szanownych państwa, wywiesiwszy flagę trójkolorową i śpiewając *Marsyliankę.* Przy tej sposobności p. Andrée miał zaszczyt zawieszenia na piersi p. Lachambre'a odznaki palm akademickich, winszowaliśmy mu też z zapałem tego tak zasłużonego odznaczenia.

Zechce kochana Pani wierzyć zapewnieniu, że o ile to jest w naszej mocy, staramy się umniejszyć panu Lachambre niewygody tych mało gościnnych okolic.

Kończąc, łączymy wyrazy naszego głębokiego poważania.

Podpisano:

S. A. Andrée, Nils Ekholm, Nils Strindberg, Zachau, kapitan „Virgo", *Goste Grunberg,* zoolog, *Dr. Karol Ekelund, Arrhénius,* hydrostatyk.

Podczas, gdy Strindberg wygrywał na skrzypcach najpoetyczniejsze i najnamiętniejsze melodye szwedzkie, wiatr szalał na dworze i rzucał statkiem, wywołując straszne trzeszczenie.

Dansk-Gatt, 16 lipca, południe. Burza, uspokojona na chwilę, rozszalała wczoraj z całą wściekłością. *Express,* który wyruszył o 8-ej wieczorem, zmuszony był powrócić z drogi i schronić się poza *Virgo.* O ile nasz okręt jest silny i może bezpiecznie opierać się burzom, o tyle tamten mały i wątły, już raz o mało się nie rozbił.

VII.

Napełnianie balonu.

21 lipca. Dopiero dziś zaczęliśmy się zajmować balonem, który od czasu wylądowania spoczywał w skrzyni pod szopą.

Rozłożyliśmy go na pokładzie, pokrytym grubym wojłokiem. Dopasowujemy wszystko jak należy, klapę, sznury, siatkę, oraz koszulkę protekcyjną.

Rury, gaz doprowadzające, przechodzą przez otwór w środku podłogi i sięgają do 80 metrów odległości w dole szopy, po za domem Pike'a.

Ciężką tę pracę (sam bowiem balon waży około 1,400 klgr. a siatka 450 klgr.), kończymy wieczorem 22-go lipca, podczas drobnego, ale przenikliwe-

go deszczu. Nazajutrz rano śnieg zaczyna padać grubemi płatami, pokrywając balon grubą warstwą, tak, że pierwsze bulki gazu z trudem unoszą ciężką powłokę jedwabną. Zaczęliśmy tę operacyę zanim szopa była skończona; brakowało jeszcze części zasłon górnych, ale Andrée nie kazał ich już zakładać, by nie tracić drogiego czasu.

Łódka, umieszczona w jednym z oddziałów szopy, jest doskonale pomyślaną. Dolna jej część osłonięta całkowicie płótnem żaglowem, w którem dwa boczne okienka dopuszczają światło; wnętrze zaś pokryte jest rodzajem siennika z workiem ze skóry reniferów, zastępującym koldrę.

Dookoła półki na książki, mapy, przyrządy, przybory toaletowe i kuchenne, broń, amunicya etc. Schodzi się tam przez zamykany otwór w suficie, stanowiący podłogę dla galeryi. Ta ostatnia, otoczona dookoła składaną baryerą, utrzymującą zarazem łódkę w położeniu poziomem, tworzy rodzaj balkonu, w środku którego przebywać będzie dwóch podróżników, podczas gdy trzeci będzie odpoczywał w głębi. Do baryery przyczepione są różne narzędzia: busole, sextansy, teodolity, barometry, termometry, aparaty fotograficzne i t. p. Sześć sznurów, na których wisi łódka, schodzą się w części górnej za pomocą sztywnej liny, która zarazem utrzymuje je w pewnej odległości, tworząc sześciobok; od tego sześcioboku rozchodzą się znów w górę i przyczepiają dookoła wielkiego pierścienia, podtrzymującego cały balon.

Między sznurami balkonu sześć kieszeni płóciennych zachowano, celem złożenia tam przyrządów, które w danej chwili będą musiały być pod ręką.

Do wielkiego pierścienia również przyczepione są pólki z czterema koszykami na różne przybory: pływaki, kotwice, sznury etc. Na tymże wielkim pierścieniu, którego przecznice tworzą rodzaj podłogi, umieszczona jest nadto idąca w górę aż do stożka balonowego drabinka sznurowa, po której wszedłszy można przez okienka w klapie dolnej zaglądać do wnętrza balonu; sama zaś platforma może służyć w razie potrzeby za schronienie dla podróżnych, jeżeliby byli zmuszeni łódkę opuścić.

Tam również znajdują się na blokach sznurki, służące do ściągania lin, mających się wlec po ziemi (*guides ropes*), a których działanie, skombinowane z nastawieniem żagla, powinno sprowadzić pożądane zboczenie od linii wiatru. Same zaś żagle przyczepione są do siatki konopnym popręgiem. Liny, przeznaczone do wleczenia się po ziemi, przymocowano bardzo dowcipnym przyrządem, pozwalającym manipulować niemi za pomocą prostej korby.

Ponieważ liny te składają się z kawałków lużnych, ześrubowanych tylko z sobą, można każdą taką śrubkę odkręcić, skręcając linę korbą, co jest wielkiem ułatwieniem; na wypadek bowiem, gdyby część liny, pełzająca po ziemi, uwięzła między lodami, możnaby kilku ruchami tę jej część dolną odśrubować i porzucić, uwalniając balon od szarpania.

Natomiast od samowolnego odkręcenia się ochraniają linę sprężyny, wymyślone przez Andréego. Same liny nasycone są waseliną, wskutek czego nie zanurzają się w wodę i łatwiej ślizgają się po lodzie.

Między sznurami podtrzymującemi balon, któ-

rych jest 48, znajdują się nadto worki z pożywieniem, sanki, łódki, drągi żaglowe etc.

Zapasy żywności składają się z wszelkiego rodzaju konserwów, czekolady, chleba prasowanego, mleka skoncentrowanego, wina szampańskiego i bordeaux, alkoholu, wody słodkiej, wreszcie masła niezbędnego na północy. Wszystkie te worki, zważone i poznaczone, mają ciężar 1,000 klgr.; co nie będzie zjedzone, będzie służyło za balast, Andrée bowiem uważał, że praktyczniej jest zabrać więcej pożywienia zamiast balastu. Przyrząd do gotowania składa się z cylindra, zawieszonego na rozpiętym dziesięciometrowym sznurze, wzdłuż którego idzie rurka kauczukowa; wewnątrz cylindra lampka spirytusowa zapala się od zapałki, potartej za pomocą małego przyrządziku, który można wprowadzić w ruch sznurkiem. Płomieniem tej lampki można będzie w ciągu kilku minut zagotować wodę w małym kociołku cylindra.

Gasi się lampkę, dmuchając z głębi łódki przez rurkę kauczukową, a zwierciadło pochylone pod 45° pozwala widzieć czy jest zgaszoną, zanim się sięgnie do wnętrza cylindra, celem wyjęcia kociołka.

VIII.

„Erline Jarl.“

Dansk-Gatt, 23 lipca. 19 lipca wiatr południowy, który trwał od chwili naszego przybycia do Dansk-Gatt, zmienił się na północny lub północno-wschodni, przeplatany deszczem i śniegiem.

Przyrząd do wytwarzania gazu działa prawidło-

wo i wydaje na godzinę przeszło 60 metrów sześciennych. Robota, podzielona na sześciogodzinne koleje, z których pierwsza od 8 wieczorem do 2 rano mnie powierzona.

Pomagają mi tylko dwaj majtkowie; jeden z nich inżynier Knös, mówi dobrze po francusku, a zaciągnął się tylko dlatego, by należeć do wyprawy. Po nim następuje Strindberg, po Strinbergu Andrée, a po nim znów kolej na mnie.

O godzinie 11-ej wieczorem odgłos syreny wstrząsa echem w górach i przerywa naszą ciszę. W chwilę potem spostrzegam posuwający się zwolna i majestatycznie prześliczny okręt *Erline Jarl* z wywieszoną flagą norweską. Zarzucił kotwicę w pobliżu *Virgo*. W miejscu, gdzie ściekają siarczany i inne odpadki z przyrządu gazorodnego, woda w morzu na powierzchni kilku kilometrów rozległości przybrała kolor rdzy. Szczegół ten zadziwił bardzo przybyszów, którym się zdaje, że widzą dno oceanu.

Kapitan Zachau poszedł przywitać podróżników i powrócił na nasz pokład z przesyłką listów dla załogi.

Śnieg pada dużemi płatami, a w szopie niema miejsca, by się przed nim schować. Urządzam więc sobie rodzaj schroniska w pace od balonu. Przy napełnianiu balonu mamy wiele trudności, a tkanina jest tak ciężka do poruszenia, że muszę często przybierać sobie pomocników z fabryki gazu.

Lecz oto i wypadek! Mamy już w balonie 1000 metrów kubicznych gazu, gdy naraz przyrząd zatrzymuje się i nie chce dalej działać. Między członkami

wyprawy wielkie poruszenie z tego powodu. Cóżby to być mogło?

Wkrótce następuje rozwiązanie zagadki:

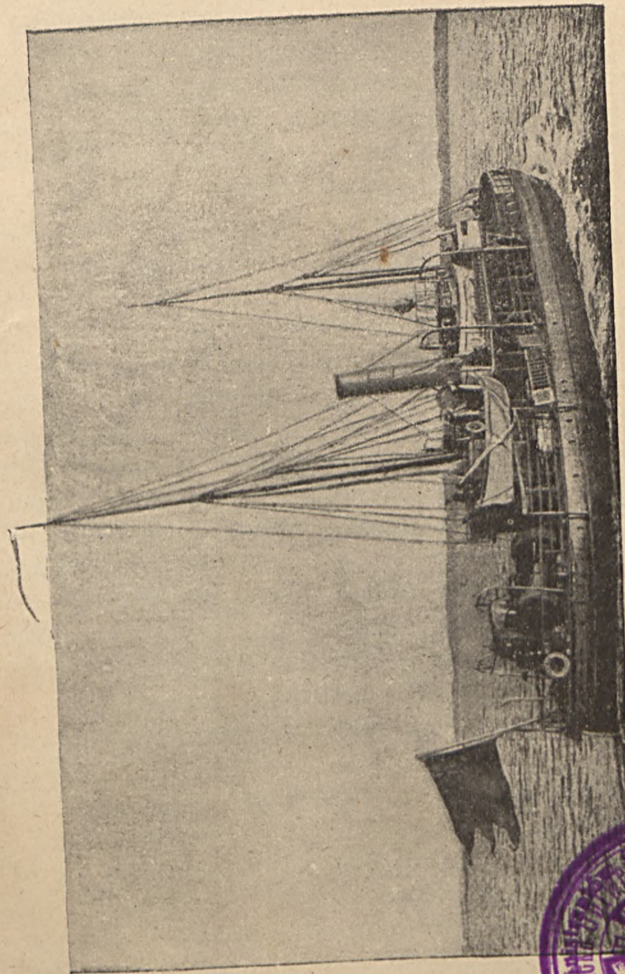
Pompa, zanurzona w morzu, wciągnęła taką ilość krewetek, że wszystkie krany się pozatykały. Doprawdy, nie spodziewano się wmieszania krewetek w tę sprawę. Andrée, który wszystko obmyślił, zapomniał o tych drobnych istotkach. Przyrząd do wytwarzania gazu i jego klapy starannie oczyszczono, a rurę, wciągającą wodę, zaopatrzono na końcu w siatkę i robota prowadzi się dalej bez przeszkód. Do wytwarzania wodoru użyto 25,000 klgr. kwasu siarczanego i 15,000 klgr. opiłek żelaznych.

Wszystkie przyrządy chemiczne i fizyczne do oczyszczania, ważenia i analizy zostały zastosowane w aparacie Andreego.

24 lipca od samego rana turyści z *Erline Jarl* zbierają się na naszej wyspie; jest ich około sześćdziesięciu z najrozmaitszych krajów. Kilku przywozi mi nowiny od przyjaciół i znajomość z nimi wkrótce zawarta. Otaczają nas i zarzucają pytaniami.

Andrée oprowadza gości po fabryce z wielką uprzejmością i wypowiada swoje poglądy co do sposobów dostania się do bieguna. Opisuje przyrządy, ja zaś rozdaję turystom próbki tkaniny, użytej do zrobienia balonu.

Udzielają nam też wiadomości z Europy, a jak nas te wieści zawsze cieszą, zrozumie ten tylko, kto bywał zdaleka od kraju. Wszystko w tych dzikich stronach powiększa żal za tem, cośmy stracili, a ci, co tu przybywają z okolic blizkich naszej ojczyzny,



Kanonierka szwedzka „Svensksund“,
przewożąca drugą wyprawę na Szpicberg, 18 maja 1897 r.



stają się odrazu niemal przyjaciółmi, oczekiwanymi z upragnieniem.

Wieczór 28-go schodzi bardzo wesoło. Jemy obiad na pokładzie *Erline Jarl*, słuchając prawdziwie artystycznego koncertu. Czyżbym mógł kiedykolwiek przypuszczać, że będę się wsłuchiwał na Szpicbergu w te same melodye, które przed paru miesiącami słyszałem na koncercie w Paryżu! Człowiek strzela, Pan Bóg kule nosi.

Sobota, 25 lipca. O 12-ej przyjechał mały statek *Express* z wiadomościami dla nas. O godz. 1-ej zaś *Erline Jarl* wyruszył na wycieczkę ku północy. Turyści mają zamiar dotrzeć aż do miejsc, do których ich dopuszczą wielkie kry lodowe, a kapitan Bade zaprasza mnie, by mu towarzyszyć w tej wyprawie. Pomimo wielkiej ochoty, nie mogę jednak opuścić Andréego, bo robota około balonu obecnie wymaga wszelkich naszych starań.

Niedziela, 26 lipca. Andrée miał dzisiaj wykład dla majtków wyprawy. Jego gorąca wymowa, jasność i ścisłość techniczna, wywołały żywe oklaski.

Poniedziałek, 27 lipca. Ukończyliśmy napełnianie balonu w chwili powrotu *Erline Jarl* z wycieczki.

Statek *Victoria* przybył również wieczorem, a zebranie się tych czterech okrętów nadaje Dansk-Gatt pozór niezwykłej uroczystości, którą podnoszą w wysokim stopniu promienie jaśniejącego słońca.

Po tygodniu wyczekiwania na wzlot balonu turyści niecierpliwią się, pragną bowiem zdążyć na 9-go sierpnia do Vadsö, by tam oglądać zaćmienie słońca.

29 go lipca zapraszają nas na suty obiad na pokładzie *Erline Jarl*, a 31 go udają się gromadnie do szopy.

Po prawej i lewej stronie matkowie z *Virgo* i *Erline Jarl* utworzyli szpaler, w głębi którego turyści otoczyli naszych podróżników.

Kapitan okrętu *Erline Jarl* i kilku z ich uczestników wypowiadali mowy pożegnalne, po których młoda panna przybyła tu z narzeczonym i daleką krewną, zbliżyła się do Andrégo i zawiesiwszy niebieską wstęgę na jego ramieniu, wręczyła mu na drogę butelkę najlepszego wina, tort i gałązkę róży z czterema kwiatami.

Kapitan Bade wypowiedział przytem te słowa:

— Jeżeli dosiągniecie tajemniczych miejsc, ku którym zmierzają wasze usiłowania, rzućcie tam czwartą różę na znak przymierza ze starym lądem Europy.

— Dziękuję wam serdecznie, drodzy przyjaciele—odpowiedział Andrée, głosem wzruszonym—żeście przybyli z tak daleka, by towarzyszyć memu odjazdowi; dziękuję wąm z głębi serca!

— Ty, pani, ozdobiłaś piersi moje wstęgą; od tej chwili będzie ona moim talizmanem. Nazwano mnie wielkim, niestety! trudno mi będzie zasłużyć na ten tytuł, jeśli wiatr północny, jak obecnie, potrwa jeszcze parę tygodni. Sława moja razem z nim się rozwieje. Lecz cóż na to poradzić? Jeśli nie będziemy mogli odjechać, to przynajmniej z czystem sumieniem powiemy, żeśmy zrobili wszystko, co było w ludzkiej mocy, a wy to poświadczycie.

Wróciwszy na południe, jeśli spotkacie ten wiatr, tak dla nas pożądany, przyślijcie go nam czemprędzej, a my go powitamy, jako wysłannika naszych przyjaciół z *Erline Jarl*.

Towarzysze moi z *Virgo*, zawołajmy czterokrotnie „hurra" przyjaciołom, którzy nam przyślą wiatr południowy!

Podczas tej przemowy daje się słyszeć z *Erline Jarl* dwadzieścia jeden salw, których echo zahuczało w dolinach.

Po skończeniu mówek opuszczamy wyspę i udajemy się wszyscy na pokład *Erline Jarl*, który, zarówno jak *Virgo*, przystrojony jest flagami i niezliczoną ilością chorągiewek. Nie mogę się dość napatrzeć szlachetnym barwom flagi francuskiej, powiewającej dumnie na przodzie statku; dowód delikatnej uprzejmości kapitana względem mojej osoby.

Wieleż wspomnień łączy się z barwami tej flagi! ileż otuchy! W oddaleniu od kraju jakżeż się dobrze rozumie całą niemą wymowę tego chlubnego godła!...

Wpośród tych ludzi, rozmawiających nieznanym mi językiem, wpośród tej gromady cudzoziemców, między którymi gubię się, nie będąc również rozumianym, znajduję to jedno, wymowne dla mnie, wspomnienie kraju!

Schodzimy do dużego salonu i wkrótce wystrzały szampana, jeszcze jednego echa mej ojczyzny, podkreślają liczne, wspólnie wymieniane toasty. Ożywienie coraz większe, następują śpiewy, wiwaty, wesołe rozmowy, życzenia powodzenia, wreszcie projekty późniejszego spotkania i opuszczamy gościnny okręt o późnej godzinie, udając się na *Virgo*.

Co za piękny dzień! jakżeż łatwo zbliżają się serca w takich warunkach, gdy po tak długiem odosobnieniu, po jednostajnej i uciążliwej żegludze w tej zimnej pustyni, spotyka się nieznajomych, zamieniających się wkrótce w przyjaciół!

1-go sierpnia, dziesiąta rano. Podczas śnieżnej i chmurnej pogody *Erline Jarl* podnosi kotwicę i sunie zwolna, przerzynając fale i pozostawiając za sobą spienioną smugę na powierzchni wody; uderzenia jego maszyny stają się coraz regularniejsze, wkrótce stracimy go z oczu; ze wzruszeniem, łatwem do zrozumienia, przyglądamy się niknącemu na horyzoncie profilowi statku, który tu przybył, by nas na chwilę ożywić i rozradować ducha.

Długo jeszcze stałem oparty na górnym pokładzie, śledząc oczyma po niebie snujący się obłok dymu za oddalającym się *Erline Jarl'em* i słyszałem przesyłane nam ostatnie pożegania głosem syreny, wreszcie zszedłem do mojej kajuty smutniejszy niż kiedykolwiek.

Przyrodnik Grumberg pracuje pilnie nad wzbogaceniem swoich zbiorów; zanurza sieci, łowi wędką ryby i zastawia sidła na lisy. Udało mu się schwycić dwa młode lisy, które umieścił na wyspie, w ładnej, naprędce urządzonej klatce, na której jakiś bezimienny żartowniś umieścił kartę z napisem po szwedzku: „*Chleba naszego powszedniego daj nam dzisiaj.*" Grumberg otaczał swoich wychowańców wszelkiemi wygodami i miał zamiar podarować ich ogrodowi zoologicznemu w Sztokholmie; lecz w sam przeddzień wysłania, lisy, które oddawna pracowały nad rozszerzeniem swego więzienia, wygryzły podłogę w klatce i uciekły w góry, ścigane zapamiętale przez majtków... Jak czmychnęły, tak czmychają dotąd!

Wątpię, czy Grumberg złapie je w przyszłym roku.

A zresztą kto wie!... bywają tak dziwne przypadki!...

— Szkoda—zauważył ktoś—że im nie przywiązał kokardek do ogona, by je mógł za rok rozpoznać.

Sympatyczny doktór Ekelund rzadko miał sposobność stosowania swojej wiedzy; oprócz bowiem paru palców zdruzgotanych, lub innych lżejszych skaleczeń, zdrowie nasze jest wyborne. Używa zatem chwil wolnych na wyjmowanie gwoździ ze skrzyń, albo na przyrządzanie najrozmaitsze ptaków, zabitych na polowaniu. Podczas napełniania balonu czuwa nad działaniem przyrządu gazorodnego po kolei z Arrheniusem i Stake'm.

Panowie ci biorą również udział w obserwacyach meteorologicznych, które są stale prowadzone przez sztab generalny wyprawy. Spostrzeżenia zapisują się starannie, co godzina, w księdze okrętowej.

Na wyspie Amsterdam śnieg na dużej przestrzeni zabarwiony jest na różowo; nasi uczeni zbierają go, celem zbadania pod mikroskopem. Przedstawia on w samej rzeczy pewne szczególne własności; utrzymują, że zawiera mikroskopijne rośliny, co sławny poławiacz wielorybów, Scoresby, już dawniej zauważył.

IX.

Ś n i e g.

Dansk-Gatt, 4 sierpnia. Statek *Express* odjechał wczoraj, zabrawszy nasze listy; z powodu spóźnionej pory nie spodziewamy się się już w Dansk-Gatt nowych wiadomości z Europy.

Wiatr północny trwa ciągle i sprowadził całą burzę śnieżną; góry przyodziały się w swój płaszcz zimowy, a natura zdaje się do snu przygotowywać. Ptaki zaprzestały swego świergotu radosnego i widujemy je coraz rzadziej.

Biały kaptur pokrywa wierzchołek balonu, który oczekuje już tylko na wiatr południowy, by wzlecić w drogę; a ten wiatr, który dął przez cały lipiec, obecnie zniknął zupełnie.

Co za ironia losu! Któż mógł przewidzieć tę przeszkodę i jakże wybornie byłaby się wyprawa udała, gdybyśmy byli wtajemniczeni w nieprzeniknione zamiary Opatrzności!

Obecnie mamy niebo mgliste i ciemne od północy; słońce nie ukazało się oddawna, a morze nadzwyczaj burzliwe.

Tej nocy wichura przewróciła sztandar zatknięty na górze za szopą, a mający nam wskazywać kierunek wiatru.

Strażnik zawiadomił nas, że nie zanosi się na mrozy przed końcem miesiąca, lecz kapitan, dzierżący władzę absolutną, oświadczył, że *Virgo* podniesie kotwicę najpóźniej 20-go b. m. i wyruszy z powrotem

ku południowi, bez względu na los wyprawy do bieguna.

Andrée i jego dwaj towarzysze oczekują cierpliwie rozjaśnienia i wiatru południowego, by się puścić w drogę; mają jeszcze tę wiarę, która im dodaje wytrwałości. Sam balon zdaje się niecierpliwić i żądać, by go uwolniono z więzów i pozwolono okazać swą siłę; już wszystko gotowe, zważone i przewidziane, wszystko opatrzone i sprawdzone, w najdrobniejszych szczegółach przez Andréego. Zapasy żywności, instrumenta, przyrządy ułożone na przeznaczonych miejscach. Pozostaje tylko zawiesić łódkę i rozebrać północną część szopy, co zajęłoby parę godzin czasu; ale przedewszystkiem potrzebny jest wiatr pomyślny, a tego oczekujemy nadaremnie!

Wszystkie te opóźnienia, niezależne zresztą od Andréego, narażają powodzenie jego wyprawy. Godni są doprawdy pożałowania, bo słońce świeci już bardzo nizko i noc biegunowa zbliża się szybkiemi krokami.

5 sierpnia, południe. Śnieg pada bezustannie, lecz wiatr zmienia się na południowo-zachodni, prawie sprzyjający, nadzieja zatem wzrasta. Oby przeznaczenie otworzyło Andréemu jak najprędzej drogę na północ, a mnie pozwoliło wrócić do kraju i do zaniepokojonej rodziny! O godzinie 7-ej wieczorem powietrze takie samo, śnieg wiruje przedemną, niebo zaciemnione.

Dansk-Gatt, 6 sierpnia. Wypuszczony mały balonik wzniósł się w kierunku zachodnim, na wysokość 300 metrów. Przyrząd gazowy jest w ruchu, napełniają balon już od dziesięciu dni. Pokryty jest

cały śniegiem, niby białą oponą, łódka, chociaż osłonięta, jednak śnieg i do niej wniknął.

Niepodobna już siedzieć na pokładzie statku, gdzie wiatr szaleje bezustanku, a dnie też przechodzą smutno i jednostajnie; każdy wyczekuje niecierpliwie końca tej kampanii. Dopóki statki turystów i poławiaczy wielorybów ukazywały się w pobliżu i swoim przyjazdem sprowadzały ruch i życie w tem pustkowiu, nasz pobyt był bardzo przyjemnym; była to jakby mała osada międzynarodowa; obecnie Dansk-Gatt przybrało swój zwykły wygląd martwy i opuszczony, a śnieg padał zawsze — jakby powiedział Xavier de Montépin...

Zamknąwszy się zatem w kajucie, w mojej dwumetrowej posiadłości, zabrałem się do przerzucania kilku posiadanych tomów, które umiem co prawda na pamięć, nie tyle w nadziei znalezienia w nich czegoś nowego, ale przynajmniej odświeżenia miłych wrażeń... I nie zawiodłem się w tym względzie, bo odczytałem z prawdziwą przyjemnością wiersz „Na morzu“ mego przyjaciela z lat dziecinnych, Jana Richepin'a, ten wiersz o śniegach, wielce zastosowany do okoliczności.

Jakże to już dawno minęły te czasy, gdy na ławkach naszej małej szkółki w Belleville przyglądaliśmy się obaj w górze na mapie Europy temu małemu archipelagowi zwanemu Szpicbergiem, który w naszej dziecinnej imaginacyi wydawał mi się wówczas punktem dla człowieka niedostępnym!...

X.

Długie wyczekiwanie.

Smeerenburg, piątek, 7 sierpnia, południe. Niebo się rozjaśniło, a słońce przysyła nam parę promieni, dodających otuchy.

Śnieg topnieje, lecz wiatr, chociaż słaby, wieje ciągle w kierunku zachodnim. Balon zatrzymuje dobrze gaz i ocieka potrochu ze śniegu.

Puszczam się na daleką wycieczkę na wschodni stok wyspy Duńczyków. Wyspę Fogel-Sund ozłacają promienie słońca. Ptaki przebudziły się; spotykam też całe stada zimorodków.

O godzinie 6-ej puszczamy cztery próbne baloniki; trzy z nich wzleciały na południo-wschód na 500 metrów, a jeden nad morze na 60 metrów.

Sobota, 8-go. Godzina dziesiąta, czas pochmurny; wiatr słaby, niezdecydowany, z tendencyą południowo-wschodnią. Termometr wskazuje 7 stopni. Po południu wiatr wschodnio-południowy na wysokości 1,000 metrów; przy ziemi wiatru niema wcale albo też słaby północny.

O 9-ej wieczorem utrzymuje się w górze wiatr południowy; miejmy nadzieję, że się obniży i że nareszcie urzeczywistnią się nasze zamiary.

Niedziela, 9-go sierpnia. Rano wiatr południowy słaby; po południu zupełnie spokojnie; ogólne znudzenie nas ogarnia. Ekholm oświadcza, że balon traci około 30 kilogramów dziennie; oblicza więc, że będzie mógł wytrzymać podróż od 40 do 50 dni,

a jak na naszą potrzebę, to doprawdy za mało; lecz pokrycie jest dobre i trwałe,

Poniedziałek, 10 sierpnia. Balon dobrze wypełniony, chociaż od piątku nie dostał gazu. Temperatura się podnosi; wiatr południowy bardzo słaby, barometr jak wyżej.

Godzina czwarta po południu: na ziemi niema wcale wiatru. Wypuszczono balonik o godzinie 2-ej: wzniósł się na 100 metrów w kierunku północnym z szybkością 4 do 5 metrów na sekundę. Godzina 7-a wieczorem: w wyższych warstwach wiatr południowy, dosyć silny. Potem następuje nagła zmiana, wiatr północny panuje...

Czyżbyśmy mieli w ostatniej chwili zrezygnować z podróży?

Czyżby trzeba spakować napowrót balon już gotów do wzlotu i podzielić los tylu innych, którzy od paru wieków borykali się nadaremnie z trudnościami tej nadzwyczajnej wyprawy?

„Królestwo za konia!“ wołał Ryszard III w jednej z tych walk, w której się człowiekowi zdaje, że zdobywa sławę, zabijając bliźnich i siejąc dokoła zniszczenie... Czegóżby nie dali nasi trzej uczeni i odważni podróżnicy za jeden podmuch sprzyjającego wiatru, któryby im dozwolił poprowadzić dalej rozpoczętą walkę z przyrodą!...

Jakżeż gorzkie opanowały mnie myśli!... Nieraz w krajach, gdzie ludzie pracują na roli i cieszą się z codziennych w swej pracy postępów, całą swą przyszłość na plonach jej opierając, nadciąga znienacka ów wiatr południowy, tutaj tak bardzo pożądany — i w jednej chwili szalona burza przynosi śmierć i ruinę tam, gdzie kwitło życie i bogactwo.

Tu, dla dobra nauki, potrzeba trochę tego wiatru niszczącego; tylko trochę! Daremnie!...

A jednak, z pewnością, gdzieś w oddali rozbijał on okręty i porywał ofiary!...

O balonie, dający się kierować, czemuż cię jeszcze nie wynaleziono!...

Piątek, 14 sierpnia (dziewiętnasty dzień napełniania balonu), *godzina siódma rano.* Pułkownik nas zawiadomił, że powstał wiatr południowy i to dosyć silny. Puszczamy w ruch przyrząd gazorodny, celem nasycenia balonu.

Śnieg pruszy i szybko topnieje. Andrée wypuszcza próbny balonik, który ulatuje ku północy na 40 do 50 metrów wysokości, jednakże w miarę wznoszenia się w górę, zwraca ku wschodowi. Jeszcze zaś wyżej panuje wiatr *zupełnie wschodni, skończyły się więc nasze nadzieje...* Radość trwała zbyt krótko, przytem pora obecna już zanadto spóźniona na podróż tego rodzaju. Nastała zima!...

XI.

„F r a m.“

O godzinie $9^1/_2$ strażnik lodów sygnalizuje zbliżanie się, nawprost wyspy Amsterdam, okrętu o trzech masztach.

Wielkie poruszenie na *Virgo.* Zkąd się tu zna-

łazł ten statek w okolicach, odwiedzanych tylko przez poławiaczy wielorybów lub turystów?

Zatrzymuje się i wywiesza na dużym maszcie flagę norweską. Jeden okrzyk wyrywa się ze wszystkich piersi: *Nansen!...* Nansen z powrotem z pod bieguna!...

Ci, co widzieli fotografię statku *Fram*, rozpoznają go w tym okręcie, zatrzymanym na 4 klm. od wyspy. Śnieg pada drobny i gęsty. Kapitan Andrée, Ekholm i Strindberg jadą łódką parową powitać dzielnych współrodaków

Na kilka sążni od *Frama* Andrée z przyjaciołmi wznosi gorąco „hurrah“ na cześć Nansena... lecz twarze majtków na okręcie wyrażają smutek. Niema pośród nich Nansena!... Opuścił ich w towarzystwie młodego porucznika Johansena 14 marca 1895 roku pod 86° szerokości, zabrawszy z sobą sanki, dwadzieścia ośm psów i żywność na 120 dni.

Zwrócił się ku biegunowi z zamiarem dotarcia z powrotem do ziemi Franciszka-Józefa, gdzie powinna była zimować wyprawa angielska Jacksona.

Po wymienieniu powinszowań szczęśliwego powrotu i opanowaniu wzruszenia, członkowie wyprawy prowadzili ożywioną rozmowę, zadowoleni i szczęśliwi z tego spotkania na oceanie podbiegunowym, wolnym nareszcie od lodów.

Fram, ściśnięty między lodami pod 81° stopniem szerokości, przedwczoraj dowiedział się o naszym tu pobycie, a doczekawszy się oswobodzenia morza od kry, zwrócił się ku Dansk-Gatt w nadziei otrzymania wiadomości o Nansenie...

Kapitan Sverdrup, porucznik Hansen, doktór

i pięciu marynarzy wsiadają do łodzi, trzej inni pozostają na pokładzie. Małe to towarzystwo przyjeżdża zwiedzić nasze urządzenie i zobaczyć balon.

Zdziwienie tych dzielnych ludzi jest nadzwyczajne!...

Następnie wyprawa udaje się na *Virgo*, gdzie szampan pieni się w kielichach. Prawdziwa to przyjemność patrzeć na tych odważnych żeglarzy, szczęśliwych ze spotkania towarzyszów broni, po przeszło trzechletnim pobycie wpośród lodów!

Jestem dumny, że jeden z pierwszych mogę powitać *Frama* w tych odległych okolicach i że mam szczęśliwą sposobność porozmawiania obszernie z porucznikiem Hansenem, mówiącym dobrze po francusku. Jest to miły człowiek, około lat 30-tu, wzrostu dość wysokiego, o żywych oczach, myślącem czole i sympatycznej powierzchowności.

Zadaje mi liczne pytania co do wypadków, jakie zaszły od trzech lat w Europie; opowiadam mu o śmierci cesarza Aleksandra III, o zamordowaniu prezydenta Carnota etc. Wspominam mu również o nowych wynalazkach i odkryciach: o kinematografie, o promieniach Röntgena etc.

Wszystko to zajmuje go nadzwyczaj żywo; następnie opowiada mi treściwie wzruszającą podróż *Frama*.

Andrée wygłasza mówkę i wznosi toast na cześć Nansena i jego dzielnych towarzyszów. Kapitan i porucznik odpowiadają mu serdecznemi słowami, a ja przejęty jestem uwielbieniem dla tych odważnych, którzy zanieśli sztandar europejski aż pod 86° stopień szerokości.

Jakkolwiek szczęśliwi, że ujrzą swoją ojczyznę i rodzinę, czekają jednak spokojnie i cierpliwie, jak przystało na bohaterów.

Porucznika oczekuje narzeczona...

Andrée wręcza mu niedawno nadeszły list od matki... a kapitanowi Sverdrup oddaje list adresowany do Nansena z podpisem: *Na biegunie północnym.*

W bibliotece okrętowej znajduje się książka Juliusza Verne'a *pięć tygodni w balonie*, którą znając, marynarze często marzyli o możliwości odebrania tym sposobem pomocy. Marzenie było blizkiem urzeczywistnienia. Gdyby balon mógł był wzlecieć przed paru dniami, byłby z pewnością spotkał *Frama* na swojej drodze.

Dzisiaj, niestety, trzeba pomyśleć o konieczności zapakowania balonu i zabrania go do Szwecyi w oczekiwaniu lepszej pory!...

Zawód dla wyprawy *Andréego*... radość i tryumf Nansena, jeśli wkrótce powróci.

Andrée zakłada w butonierkę kapitanowi pachnącą różę *la France*, tak rzadki okaz na Szpicbergu i ofiarowywa mu pudełko pysznych cygar, dar nadzwyczaj mile przyjęty przez naszych biegunowych gości; wkrótce potem łódź ich odwozi do okrętu z towarzyszeniem licznych „hurrah" całej załogi *Virgo*.

O piątej wieczorem, wśród drobnego i przejmującego śniegu, jedziemy w odwiedziny do *Frama* i zdejmujemy z niego fotografię. Gdyśmy się zbliżali do okrętu, ze dwadzieścia psów syberyjskich, stojących na przodzie, przyjmuje nas zajadłem szczekaniem, lecz widocznie rozpoznały w nas przyjaciół, bo ich ujadanie, wyraża raczej radość niż niechęć. Są uszczęśliwione naszemi pieszczotami.

Kapitan Sverdrup przyjmuje nas gościnnie jako gospodarz statku, który wprawdzie niema pozoru tej elegancyi co *Erline Jarl*, ale za to wzbudza zaufanie swoją mocną budową. Jest to tradycyonalny okręt norweski, o silnym czysto drewnianym kadłubie, którego pomosty i maszty są tylko zgruba obciosane. Na przodzie statku, przewrócone do góry dnem łodzie i wsparte na deskach, tworzą rodzaj schronienia, w którem wisi ze dwadzieścia szynek niedźwiedzich, porżniętych na kawałki i ususzonych; ptaki jadalne świeżo zastrzelone; beczułki z najrozmaitszemi przedmiotami etc.

Z tyłu ster, umieszczony jakby w studni kwadratowej, wyciętej w tułowiu statku. Obok ster zapasowy, drewniany, bardzo masywny; busole, narzędzia i przybory okrętowe.

Zatrzymujemy się dłużej w budce obserwacyjnej, gdzie porucznik objaśnia nas o swoich pracach i pokazuje mapy dotyczące podróży; poczem schodzimy do kajut, ominąwszy kuchnię, z której się przyjemna woń rozchodzi.

Przebywszy kilkanaście bardzo ciemnych schodów, znajdujemy się w nader oryginalnym, sześciokątnym salonie. Lampa z reflektorem, przymocowana do środkowego słupa, roztacza mdłe światło, do którego z trudnością moje oczy przyzwyczajam.

Ściany drewniane są ozdobione bardzo pierwotnemi rzeźbami, pomalowane na biało i ubarwione jaskrawemi kolorami, wśród których zielony i czerwony głównie przeważają. Salon w głębi umeblowany

jest wykwintną kanapą, naprzeciwko której stoi stół jadalny. Ściany ozdobione licznemi obrazkami, z których jeden przedstawia legendę norweską: trzej książęta przemieniają się w białe niedźwiedzie, pragnąc oszukać trzy przerażone księżniczki, których włosy ze strachu podniosły się w górę. Uprzejme niedźwiedzie, w charakterze dobrych książąt, liżą im stopy.

Inny znów obrazek przedstawia portret kredką pani Nansen z dzieckiem.

Salon ogrzewany jest za pomocą kaloryferu, który utrzymuje stale temperaturę od 15 do 16 stopni. Powietrze i światło dochodzą oknem górnem w tylnym pokładzie.

Na lewo stoi fortepian mechaniczny, który w dnie ponure rozwesela załogę. Jeden z naszych gości mechanik zagrał nam parę tańców i gdyby nie cześć dla Nansena, bylibyśmy chętnie poskakali z naszą panną służącą Karoliną.

Już przeszło od trzech lat żadna kobieta nie sprofanowała swoją stopą przybytku Nansena! To też zapał do kobiet nadzwyczajny!

Dookoła salonu mieszczą się kajuty, biorące z niego powietrze, ponieważ nie mają zewnętrznych otworów. Oświetlone są lampkami ściennemi. Kajuty kapitana, pułkownika i doktora, gromadzące kolekcye map, przyrządów, broni i najrozmaitszych przedmiotów, są bardzo interesujące; w każdej z nich wisi portret ukochanej...

Kapitan pokazuje nam mapy odbytej *Framem* podróży i książkę zapisywanych spostrzeżeń, następnie przeglądamy z zajęciem całe stosy fotografij, przedstawiających życie i przygody uczestników od





Słońce o północy.



Pierwsze lody pływające.

chwili wyjazdu w 1893 roku. Okręt pośród lodowców, zimowanie, obozowiska, lodowce, złudne miraże na wodzie, zorze północne, *Fram* zakopany pod lodem, który o mało go nie pochłonął, załoga z drągami żelaznemi pracująca przez dni 15 nad wyswobodzeniem go z uwięzi, sanki, psy, wiatrak na maszcie przednim do poruszania machiny dynamo-elektrycznej, krajobraz księżycowy, odjazd Nansena i t. p. niezliczona ilość obrazów, których niepodobna oglądać bez wzruszenia i które przewyższają to wszystko, co opisywał i odmalował Juliusz Verne w swoim *Kapitanie Hatteras*.

Wśród serdecznych pożegnań opuszczamy *Fram* o godz.. 9-ej wieczorem.

Wyprawa Nansena puszcza się w nocy spokojnie w drogę ku południowi. Mają jeszcze z sobą zapasy węgla i żywności na trzy lata.

Niedziela, 16 sierpnia. Śnieg przestał padać, a słońce, które się jeszcze nie zrzekło praw swoich, rzuca nam przez chwilę promień nadziei. Wiatr, chociaż słaby, waha się i zdaje się skłaniać ku północy. Jeszcze jeden zawód...

Wreszcie w poniedziałek 17-go sierpnia po dwudziestu i jednym dniu oczekiwania w gorączkowej niepewności, Andrée zdecydował się otworzyć klapy napełnionego balonu i z prawdziwym żalem przyglądałem się uchodzeniu 5,000 metrów gazu, którego wytworzenie tyle kosztowało pracy!... Składanie i opakowanie balonu nie przyszło bez trudu, a że paka od niego uległa zniszczeniu, trzeba było zaimprowizować inną, by następnie zwieźć wszystko na *Virgo*. Roz-

bieramy w tym celu ściany szopy, nie ruszając jednakże wyższych pięter, potrzebnych dla trwałości budowy; osłaniamy przyrząd do wytwarzania gazu; a wszystkie delikatniejsze przyrządy zwozimy na statek.

Czwartek, 20 sierpnia. *Virgo* już naładowany, cały ranek zeszedł na przymocowywaniu przedmiotów, które mogłyby być uszkodzone podczas burzy. Andrée pracuje w szopie do ostatniej chwili, przybija deski, zabezpiecza słupy, przytwierdzając je linami, każe oderwać część podłogi, by wiatr mógł swobodnie śnieg wymiatać; wreszcie umieszcza na tablicy przybitej do słupa napis z objaśnieniem o własności i przeznaczeniu szopy, polecając ją opiece nielicznych rybaków, przebywających jeszcze na wyspach północnych.

O godz. 4-ej, po śniadaniu, *Virgo* podnosi kotwicę...

Robimy ostatnie zdjęcie fotograficzne i rzucamy ostatnie spojrzenie na wyspę Duńczyków, która wkrótce we mgłach się rozpływa.

Nasza wyprawa skończona...

XII.

B u r z a.

Barometr już od wczoraj opadał raptownie. Zaledwie przejechaliśmy wyspę Amsterdam, przybrawszy kierunek południowo-zachodni, gdy statek zaczął się kołysać, a w chwilę później schwyciła nas burza. Niebo pokryło się nocą.

Podlegam strasznej chorobie, schodzę więc do

mojej kajuty, w której słyszę tylko brzęk skaczących naczyń i talerzy z sąsiadującej ze mną kuchni. *Virgo*, zwolniony w części ze swego ciężaru, rzuca się gwałtownie. Kapitan kazał założyć trójkątny żagiel na przodzie, który nieco łagodzi ruchy.

Wiatr szaleje między masztami, a spienione bałwany przelatują przez pokład. Tylko niektórzy majtkowie zdołali uniknąć choroby i nasza sala jadalna wieczorem świeci pustkami.

Statek co dwie godziny się zatrzymuje, a profesor Arrhenius zbiera wodę morską z rozmaitych głębokości; skoro maszyna przestaje działać, kołysania są jeszcze przykrzejsze... Jesteśmy zasypani zawieją śnieżną i zupełna ciemność nas ogarnia...

Po dwudziesto-cztero-godzinnej jeździe w kierunku południowo-zachodnim, który nas oddalił od Tromsö, *Virgo* zwraca się ku południo-wschodowi w chwili, gdy burza powoli się zmniejsza...

W miarę zbliżania się do Norwegii temperatura robi się znacznie cieplejsza i spostrzegamy okręty w oddali.

22-go sierpnia przejeżdżamy około Beren-Island, którą nam jednak mgła zasłania. Całe gromady ptaków otaczają nasz statek, przyspieszający biegu...

XIII.

Ostatni dzień pobytu na „Virgo.“

Morze zupełnie się uspokoiło, odzyskałem apetyt i humor, a noc z 23 na 24-ty była specyalnie przyjemną. Od tak dawna byłem pozbawiony zupeł-

nej ciemności, że noc dzisiejsza miała w sobie pewien urok.

Już kilka gwiazdek błyszczało na niebie, gdy około godziny dziesiątej wieczorem słońce znikło z horyzontu, pozostawiając za sobą długi cień, który ma potrwać do rana. Niebo pokrywa się odblaskiem purpurowym, tworzącym olbrzymią tęczę od wschodu do zachodu.

Szare chmury o dziwacznych kształtach przebiegają przestrzeń i ożywiają ten trudny do odmalowania krajobraz. Księżyc w pełni, ukazujący się o zachodzie słońca, rzuca swoje białe światło na wodę i osrebrza fale dookoła. Przy oświetleniu jego ogromnej tarczy, kontury lądów w oddali wychodzą jasno i wyraziście.

Stoję samotnie na górnym pokładzie i oddaję się marzeniom; temperatura coraz przyjemniejsza, czuję się szczęśliwym, zbliżając się do kraju. Towarzysze wyrywają mnie z trudem z zadumania i sprowadzają na partyę wista do sali jadalnej, w której po raz pierwszy, po długiem nieużywaniu, zapalono dziś lampę. Morze jest gładkie jak jezioro — co za rozkosz płynąć spokojnie, po tylu burzach!

24 sierpnia. Zaczyna już świtać, księżyc blednie i gwiazda dzienna obejmuje swe panowanie. Ptaki towarzyszą nam w dalszym ciągu, krążąc dookola *Virgo*, którego ogon czarnego dymu wije się w fantastycznych pierścieniach. Zbliżamy się do brzegów Norwegii i napotykamy pierwsze skały. Mijają nas okręty i statki różnego rodzaju; odradzamy się duchem, wstępując w kraje cywilizowane.

Śniadanie o 9-ej spożywamy bardzo wesoło,

jest ciepło i pogodnie, każdy się przygotowuje na przyjazd do Tromsö.

Wreszcie o 11-ej jesteśmy nawprost miasta, a w godzinę potem *Virgo* zatrzymuje się w porcie obok okrętu *Fram*, który spotkaliśmy w Dansk-Gatt 14-go sierpnia.

XIV.

Powrót.

W jednej chwili otaczają nas przyjaciele, witają i objaśniają, że Nansen znajduje się w Tromsö, na ładnym białym statku *Otario*, który mu ofiarował swoje usługi i przywiózł tu z Hammerfestu, a obecnie stoi na kotwicy obok *Frama*.

Szczerze żałuję, że nie mogę już uścisnąć jego dłoni, żegnam się tylko pośpiesznie, choć najserdeczniej z mymi towarzyszami i wsiadam na statek pocztowy *Haakon-Jarl*, który odpływa za parę minut. Doktór Ekelund dotrzyma mi towarzystwa aż do Trondhjem. Jeden z oficerów wręcza mi na pokładzie paczkę dzienników i listów z Francyi; miły przedsmak ojczyzny i moich najdroższych; już mi się zdaje, że ich czuję przy sobie.

Haakon Jarl jest prześlicznym parowcem pocztowym, kursującym pomiędzy wybrzeżami norweskiemi, pozbawionemi kolei żelaznych.

Żegluga po fiordach jest pełna uroku i niespodzianek; krajobrazy nadzwyczaj urozmaicone: to skały poszarpane, których szczyty pokryte są śniegiem, podobnie jak góry na Szpicbergu; to zielone doliny

z młodemi laskami, to łąki, na których się pasą liczne trzody bydła, uprawne pola, wyglądające na bardzo urodzajne. Osady malowniczo położone u stoku gór, wsie, szalety, otoczone lasami świerkowemi i brzozami, przypominają krajobrazy szwajcarskie.

Statek płynie pomiędzy wyspami i zatrzymuje się na licznych stacyach. Syrena oznajmia nasze zbliżenie jękliwym krzykiem, rozlegającym się po górach; wnet małe łodzie otaczają okręt, który oddaje i zabiera pocztę, oraz podróżnych najrozmaitszych stanów i puszcza się dalej w zygzakowatą drogę.

Przedni pokład jest zawalony górą skrzyń, stosami cegieł, beczkami i najrozmaitszemi towarami. Oprócz kilku turystów, którzy w tej spóźnionej porze jadą z Tromsö do Thondhjem, inni podróżni zmieniają się prawie na każdej stacyi. Miejscami obydwa brzegi tak są do siebie zbliżone, że trzeba całej zręczności i wprawy kapitana, by między niemi przepłynąć i ominąć liczne znajdujące się tam skały podwodne. W zimie linia przejazdowa oświetlona jest latarniami morskiemi, lecz obecnie noce bywają jasne i krótkie. Przejeżdżając około wysp Lofoden, napotykamy wielką ilość okrętów. Obiady podają nam we wspaniałym salonie, poczem następują zwykle tradycyonalne koncerty amatorskie. Wieczór schodzi na paleniu cygar na pokładzie, gdzie natura zastępuje widowisko, urozmaicone i pełne niespodzianek.

Najpierw słońce, którego olbrzymia tarcza purpurowa zanurza się wolno w fali, pozostawiając za sobą cały widnokrąg, jakby w ogniu. Niebo przepełnione gamą odcieni, przechodzącą od fioletowego do jasno popielatego. Chmury o najfantastyczniejszych

kształtach roztrącają się, przeobrażają i znikają, potem ukazuje się blada twarz księżyca i odbija w posrebrzonych falach.

Siedzę dwie godziny pełen zachwytu dla tych zmieniających się obrazów, tak mało znanych paryżaninowi. Kilka gwiazd błyszczy na firmamencie; powietrze czyste, noc cicha i temperatura przyjemna. Oddycham też pełną piersią. Woda zaledwie marszczy się pod tchnieniem słabego wiatru, przynoszącego nam od lądu zapach lasów sosnowych. Okręt nasz pozostawia za sobą długą świetlaną smugę. Patrzę na te wszystkie wspaniałości, ale myślę tylko o tem, że każdy obrót śruby zbliża mnie do ojczyzny, głównego celu moich marzeń.

Haakon Jarl zatrzymuje się na parę godzin w Bodö, malem miasteczku skandynawskiem, które już ma pretensyę do cywilizacyi. Wysiadamy z doktorem Ekelund i jesteśmy uradowani ze znalezienia tam dzienników, piszących o spotkaniu Andréego i Nansena w Tromsö, jak również z dostania mapy podbiegunowej znakomitego podróżnika norweskiego. Później przysluchujemy się pod gołem niebem koncertowi jakiejś artystycznej rodziny niemieckiej.

Przyjeżdżając do Torghatten napotkaliśmy na pokładzie okrętu mały oddział Armii Zbawienia, która nas rozerwała swemi popisami muzycznemi.

Generałowa, poważna matrona, o głowie zasłoniętej olbrzymim kapeluszem słomianym, który byłby na swojem miejscu w muzeum Tussauda, siedzi rozparta w bujającym fotelu i przewodniczy w koncercie, dawanym przez członków tego stowarzyszenia. Pobożni muzycy, przyciśnięci do stosu ryb suszonych,

śpiewają pieśni religijne na nutę mniej lub więcej płaczliwą; nie zrozumiałem ani słowa, lecz o ile mogę sądzić z fizyonomii przysłuchujących się, to ta muzyka, łagodząca obyczaje, nie musiała ich przekonać, gdyż traktowali śpiewaków jak zwykłych wędrownych muzykantów. Czekaliśmy, rychło jeden z nich zacznie obchodzić dokoła z kapeluszem w ręku.

Młoda dziewczyna, bardzo ładna, około 17 lat mająca, i uczesana à la Miss Helyett (podobno siostrzenica generałowej), odczytuje z książki, choć z widocznem roztargnieniem, kantyczki Armii Zbawienia.

W rezultacie mamy tak nieliczne rozrywki na pokładzie, że wyżej wspomniana była dla mnie szczytem zabawy w drodze z Tromsö do Trondhjem, gdzie cały korpus Armii Zbawienia oczekiwał na braci, przybywających z północy.

Czwartek, 27 sierpnia. — O godz. 4 wieczorem ukazuje się nam miasto Trondhjem na południo-wschodzie naszej drogi. Otóż i port tak upragniony, jakkolwiek nie mogę się uskarżać na ostatni przejazd, który nie spowodował niczyjej choroby. Jest to największe miasto północnej Norwegii, w której domy są po większej części drewniane. Ma ono pozór niezwykle oryginalny i szczerze żałuję, że się tu dłużej nie zatrzymałem. Po parogodzinnym odpoczynku pożegnałem uprzejmego cicerone, doktora Ekelund, i podążyłem na kolej, droga to bowiem najkrótsza, którą pociągiem kuryerskim miałem przebyć w siedemnaście godzin przestrzeń 500 klm., dzielącą mnie od Chrystyanii.

Pociąg z trudnością posuwa się w górę, a przy pierwszej większej wyniosłości musiano mu przyczepić drugą lokomotywę z tyłu do pomocy; wreszcie przybiera swój bieg normalny, tylko wagony wstrząsane są w nader nieprzyjemny sposób z powodu złej budowy drogi; podkłady z drzewa sosnowego wydają się bardzo kruche, a wiadukty, zarzucone nad górskiemi strumieniami i jeziorami, przyprawiają o zawrót głowy.

Po dwumiesięcznym pobycie na Szpicbergu, gdzie na królestwo roślinne składają się tylko mchy i porosty, oko cieszy się widokiem zieloności, drzew i kwiatów. Przyroda roztacza tu całą swą wspaniałość, zachwycam się cudownem położeniem, szaletami, strumieniami górskiemi i wodospadami, które nadają tej okolicy Norwegii widok nadzwyczaj imponujący.

Wieśniacy jedni zajęci są w polu żniwem, inni ścinają drzewa w lesie i spuszczają je z wysokich gór do rzeki, która je następnie spławia do portu, tam je zbierają na sprzedaż partyami, lub ładują na okręty handlowe, a wszystko tu żyje i rusza się; — co za różnica z naszą lodowatą pustką na Szpicbergu!

Hamar jest ostatnią stacyą kolei wązkotorowej. Tu przesiadamy się do nadzwyczaj wykwintnych wagonów, któremi dojeżdżamy do Elseneur, a w parę godzin później zbliżamy się do Chrystyanii i zjeżdżamy z góry z taką szaloną szybkością, że myślę o tem z przestrachem, coby się stało, gdyby hamulce odmówiły działania.

Wysiadłszy w Chrystyanii, czuję, że się znajduję w ognisku cywilizacyi. Na dworcu opada mnie cała armia woźniców, przed którymi schroniłem się do omnibusu Grand-Hotelu, gdzie mówią po francusku

i gdzie znajdę wszelkie, a tak oddawna upragnione wygody. Przy śniadaniu mamy koncert, któregoby się nie powstydziły i nasze wielkie bulwary. Zwiedzam bardzo ciekawe miasto i robię zakupy futer i rozmaitych specyalnych wyrobów norweskich, tych małych drobiazgów, które nas później tak cieszą swoim widokiem, przypominając oryginalną ich ojczyznę i przywodząc miłe wspomnienia. W dalszej drodze zatrzymuję się dwie godziny w Kopenhadze, a wreszcie 30 sierpnia dojeżdżam o świcie do ujścia kanału Kiel na pokładzie statku *Skirner*, którym odbywam ostatnią podróż morską.

Wszyscy pasażerowie wylegli na pokład, by się przypatrzeć flocie niemieckiej, zgromadzonej w tem miejscu. Ze dwadzieścia pancerników, spora liczba małych statków wojennych do rozwożenia rozkazów, i torpedowców, stoi uszykowanych w szeregu u wyjścia kanału, budząc żywe zajęcie; tak dla mnie, jako też i innych podróżnych widok to zupełnie nowy, który nie codzień się zdarza.

W końcu przejeżdżam Hamburg, Kolonię i Liège i dostaję się do Paryża.

W niedługim czasie nadszedł po mnie nasz balon biegunowy, wysłany tu celem przechowania go aż do pory, w której Andrée, będzie mógł wznowić wyprawę.

Zgodził się on na moją radę, by powiększyć jeszcze objętość balonu o ile to będzie możliwem, przez dodanie dwóch pasów na równiku z potrójnej kitajki jedwabnej, co powiększy pojemność balonu do 5,000 metrów kubicznych; zmianą tą osiągnie się siłę wzlotu około 300 klm., co nie jest do pogardzenia.

Pokrycie następnie odwerniksowano na wewnątrz i na zewnątrz, a przeróbka cała ukończona była z końcem kwietnia 1897 roku. Następnie balon był wysłany do Gothenburga, gdzie miał być przeniesiony na okręt *Swensksund*.

Nowi towarzysze Andréego, Fraenkel, członek czynny, i Svendenborg, zastępca, przybyli na wiosnę do Paryża dla studyów aerostatycznych, podobnie jak Strindberg zeszłego roku. Celem zapoznania się z tym fachem odbyli w parku aerostatycznym Vaugirard kilka wycieczek nadpowietrznych w balonach *Nobel* i *Fram* pod kierunkiem pp. Machuron, Lair i moim.

Pomimo ochoty ujrzenia znów krain podbiegunowych, odstąpiłem moje miejsce siostrzeńcowi i współpracownikowi, który szczęśliwszy odemnie, mógł być obecnym przy wzlocie balonu.

W oczekiwaniu powrotu odważnych podróżników, kończę opis tej wycieczki, która stanowić będzie ważny moment z mego życia i pozostawi niezatarte wspomnienia.

Henryk Lachambre.

Paryż, 14 października 1897 r.

CZĘŚĆ DRUGA.

I.

Odjazd drugiej wyprawy.

W dniu 18-m maja miasto Gothenburg przygotowuje się do pożegnania powtórnej wyprawy podbiegunowej.

Tłumy mieszkańców, zebrane na brzegach portu, przybyciem swojem zdają się świadczyć o wielkiem uwielbieniu dla Andréego i jego epokowej wyprawy.

Niepowodzenie zeszłoroczne nie zachwiało bynajmniej jego wiary; Andrée stoi na stanowisku zawsze ten sam, z wejrzeniem orła i z żelazną wolą.

Pomimo swej skromności, nie może się ukryć przed owacyami.

Jego wytrwałość rozbiła najzawziętszych sceptyków. Uwozi on razem z towarzyszami życzenia wszystkich. Zrozumiano nareszcie, że ten nowator jest wielkim człowiekiem. O godzinie 6-ej wieczorem okręt *Svensksund*, przystrojony we flagę narodową, podnosi kotwicę wśród pełnych zapału okrzyków.

Wszystkie prawie statki, ubrane w różnokolorowe chorągiewki, salutują przesuwający się obok nich *Svensksund*. Oddalamy się szybko.

Podobnie jak w roku zeszłym, port zapełniony niezliczoną ilością łódek.

Kilka statków z krewnymi i przyjaciółmi podróżników, odprowadza nas aż na pełne morze, gdzie następują ostatnie pożegnania. Jeden z tych statków, podjechawszy blizko, zabiera od nas depesze pożegnalne, ktore wysyłamy do rodziny i znajomych.

Wkrótce znikają przed nami wybrzeża Szwecyi, ozłocone blaskiem zachodzącego słońca; płyniemy wśród pełnego morza całą siłą pary.

Svensksund jest to szwedzka kanonierka o 300 tonnach, silnie zbudowana, która w zimie oddaje wielkie usługi okrętom kupieckim, torując im drogę wśród lodów, otaczających port gothenburski.

Prowadzona przez doświadczonych oficerów i nadająca się do podróżowania w strefach północnych, została oddaną łaskawie przez jego król. mość króla szwedzkiego do dyspozycyi wyprawy Andréego. Na pokładzie znajdują się wszystkie kosztowne przedmioty, instrumenty naukowe i aerostatyczne; sam balon zaś, umieszczony w miejscu najbardziej przewiewnem, może odbyć tę podróż bezpiecznie.

O ile jednak nasz okręt odznacza się silną budową, mogącą oprzeć się natarciu lodów, o tyle jego płytka forma mniej się nadaje do głębszego morza i powoduje bezustanne kołysanie. Wkrótce też uległem smutnym tego następstwom i musiałem zejść do kajuty, gdzie przeleżałem aż do następnego wieczora.

28-go maja obudziłem się już ze znaczną ulgą,

choć jeszcze z ciężką głową, wkrótce jednak przyszedłem do siebie pod wpływem lekkiego powiewu wiatru i promieniejącego słońca na pokładzie. Jesteśmy wprost brzegów Norwegii, wkrótce wjeżdżamy wgłąb fiordów, gdzie podróż staje się przyjemniejszą pod zasłoną wysokich gór, otaczających obydwa brzegi.

Roślinność tu bardzo słaba; zresztą śniegi pokrywają jeszcze miejsca wyżej położone lub osłonięte od promieni słońca; wiosna dopiero się tu rozpoczyna.

Nad brzegami rozrzucone nizkie domki, otoczone przeważnie krzewami o nierozwiniętych jeszcze listkach.

W południe przybywamy do Bergen, jednego z głównych portów Norwegii; miasto ładnie położone u stóp góry, a roślinność jest tu dużo silniej rozwinięta, niż w okolicach, któreśmy dotychczas przejeżdżali. Brzegi o pięknym kolorycie są już zupełnie zielone, a tło miasta tworzą góry, pokryte śniegiem, roztaczającym wokoło olśniewający odblask.

O godzinie 2-ej opuszczamy Bergen, zabrawszy z sobą sternika, który ma kierować naszą podróżą przez fiordy.

Niebo czyste, morze spokojne; zresztą wiatr niema tu dostępu i nie potrzebujemy się obawiać burzy; naokoło wielka ilość ptaków i mew najrozmaitszych odmian, czasami ukazują się nam delfiny swawolące w wodzie.

Wkrótce następuje raptowna zmiana dekoracyi.

Z początku otacza nas lekka mgła, zwiększająca się powoli i zmuszająca do zwolnienia biegu; o godzinie 4-ej zmuszeni jesteśmy zupełnie się zatrzymać;

droga staje się niebezpieczną pośród licznych wysepek i skał, któremi zasiane są fiordy.

Kapitan zatrzymał okręt w małej zatoce, osłoniętej wysokiemi górami, gdzie zarzuciwszy kotwicę, mieliśmy przenocować. (Szerokość 60° 48′, długość wschodnia z Greenwich 4° 48′ 30″).

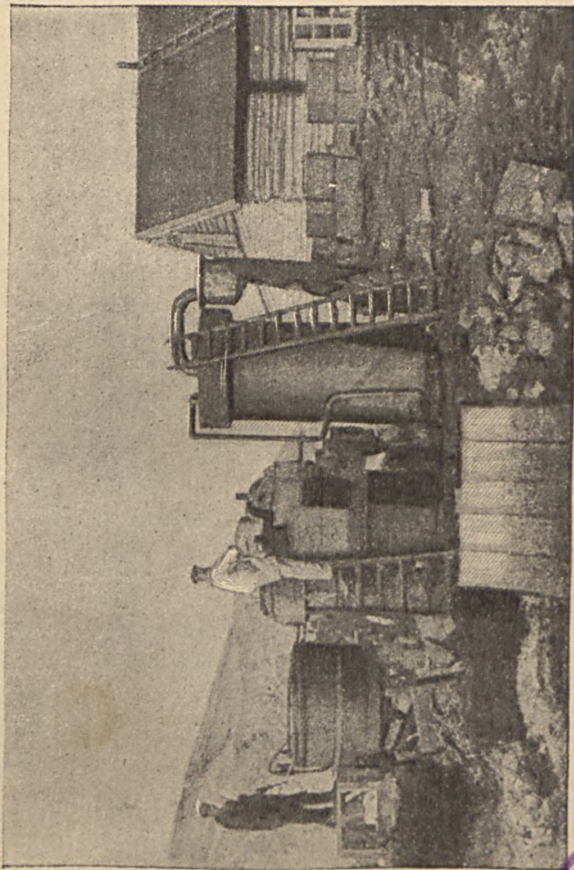
Podczas tego przystanku zgromadzamy się wszyscy na obiad, wydany przez oficerów okrętowych na cześć członków wyprawy.

Fraenkel, w imieniu swojej matki, jako dowód jej pamięci, rozdał każdemu z członków wyprawy drogocenne upominki: są to kółka srebrne do serwet, mające z jednej strony napis po szwedzku: *Pamiątka Wyprawy Biegunowej 1897*, a z drugiej, w tarczy herbowej, nazwisko właściciela.

Obiad jest wyśmienity i przynosi zaszczyt porucznikowi Celsingowi, gospodarzowi statku; chwalą przy stole nasze najlepsze wina Bordeaux i szampańskie, podobnie jak w zeszłym roku przeważnie ofiarowane wyprawie. Następnie kapitan Ehrensvärd przemawia w imieniu oficerów, poczem następuje szereg innych toastów na cześć Andréego i towarzyszów.

W szczególności piją zdrowie narzeczonych; to znaczy Strindberga i moje.

Andrée odczytuje telegramy, otrzymane w chwili odjazdu z Gothenburga; są to ostatnie życzenia od oddalonych przyjaciół. Obiad przeciąga się wśród serdecznej wesołości; jestem nadzwyczaj uszczęśliwiony uprzejmem zachowaniem się moich sąsiadów, którzy mówią często po francusku, by i mnie wciągnąć do rozmowy.



Przyrząd gazorodny do napełniania balonu.



O godzinie 11-ej wieczorem, pomimo gęstej mgły, jest jeszcze zupełnie jasno.

Po wypiciu na pokładzie tradycyjnego ponczu szwedzkiego, udajemy się na spoczynek.

Nazajutrz rano 21-go maja, ponieważ mgła nie ustąpiła, kapitan rozkazał opuścić fiordy i udać się w dalszą drogę przez pełne morze.

Wydostajemy się powoli z naszego zacisza; ostatni przesmyk przebyty i wkrótce potem płyniemy całą siłą pary ku północy o kilka mil od brzegów.

22-go maja zwracamy się znów ku fiordom, obecnie już od mgły oswobodzonym.

Przejeżdżamy w tej chwili nawprost Aalesund, jednego z ważniejszych portów rybackich. Na pobliskich brzegach widać dwie kwadratowe powierzchnie barwy białawej, mające z oddali pozór kawałków drzewa, ułożonych symetrycznie. Są to solone dorsze, suszące się na powietrzu. Ten gatunek ryb jest największem źródłem dochodu mieszkańców tamtejszych okolic, którzy je ztąd rozsyłają po całej Europie w ogromnych ilościach.

Wieczorem płyniemy w towarzystwie statku pocztowego norweskiego, salutującego parokrotnie *Svendsksund;* podróżni wydają okrzyki na cześć Andréego.

Nazajutrz o godzinie 1-ej przejeżdżamy koło Brocnö, małego portu norweskiego (szerokości 65° 28'); w miejscu tem przejazd jest tak ścieśniony dwoma brzegami, że trzeba wiele ostrożności, aby nie zawadzić o wystające z morza skały; na szczęście, zrę-

czność naszych oficerów jest już dostatecznie wypróbowana.

24 maja.—Czas prześliczny od rana, lecz śnieg musiał spaść wczoraj w tych stronach, bo brzegi są nim pokryte; wegetacya jest tu już znacznie opóźniona i drzewa mało co zazielenione. Przejechaliśmy koło biegunowe północne, przyczem nie obeszło się bez paru kieliszków szampańskiego.

Wieczorem niebo się zachmurzyło, zaczął padać drobny i cienki deszczyk, a później na parę godzin przed przybyciem do Tromsö spotyka nas grad śnieżny, przeplatany przebłyskami słońca, co przypomina mi marzec we Francyi.

Przy oślepiającym śniegu wjeżdżamy do portu w Tromsö; *Svensksund* posuwa się po omacku, niepodobna rozpoznać drogi. W końcu o 11-tej wieczorem przybijamy do brzegu i przyjmujemy wizytę kapitana portu, który nam wręcza ogromny pakiet listów, depesz i dzienników. Otrzymuję wiadomości z Francyi, które mnie serdecznie ucieszyły. Tromsö, to ostatni port na naszej drodze, jedziemy ztąd wprost na Szpicberg, gdzie przez parę tygodni będziemy odcięci od świata.

25 maja. — Grad śnieżny pada w dalszym ciągu, a mieszkańcy Tromsö utrzymują, że to dobra wróżba dla Andréego, gdyż i podczas przejazdu Nansena przez to miasto w roku 1893, padał również śnieg obfity, co w tak spóźnionej porze bardzo rzadko się zdarza.

Przebiegamy miasto i zachwycamy się licznemi willami, oprawnemi w ramy drzew zielonych, przypominających nieco wzgorza Meudon.

Miasto jest bardzo ruchliwe i przemysłowe, na ulicach spotyka się wiele pań i panien ubranych z wytworną elegancyą—rybaków, majtków etc. Spotkałem również cyklistę!

Niemało się zdziwiłem, spostrzegłszy rower w kraju, który wcale nie posiada dróg odpowiednich i cieszy się tak niewielu pięknemi dniami.

W dole na morzu magazyny na palach: mały porcik dla pięćdziesięciu łodzi rybackich. Trochę dalej statek towarowo - pocztowy, tylko co przybyły z Trondhjemu.

Zwiedzamy muzeum, zawierające zbiory rozmaitych gatunków zwierząt stref północnych — zaprzęgi reniferów, szałasy Eskimosów, broń, oraz przyrządy do rybołówstwa od najdawniejszych czasów.

Wszystkie domy w Tromsö zbudowane są z drzewa i nie wiem doprawdy, coby się stało z miastem w razie wybuchnięcia pożaru. Co roku przybywa tu z północy kilka pokoleń Lapończyków, celem wymiany produktów; przywożą oni przedewszystkiem skóry z reniferów, lisów, wilków, białych niedźwiedzi i wielką ilość wyrobów z kości i rogów reniferów, na których najczęściej wyryte są sylwetki zwierząt północnych.

Później, wracając 2-go lipca ze Szpicbergu, w okolicy odległej o kilka mil od Tromsö, miałem sposobność zwiedzić obozowisko tego ciekawego ludu. Wycieczkę zorganizował i kierował nią nasz przyjaciel porucznik Norselius, a należeli do niej doktór Lembke, porucznik Svedenborg, inżynier Stake i ja. P. Aagaard, brat konsula z Tromsö, był tak uprzejmym, iż oświadczył się z chęcią towarzyszenia nam—

a znając trochę język lapoński, pragnął być naszym tłómaczem.

Nie będę się tu rozpisywał o zwyczajach tego ludu, które opisywano tylokrotnie.

Lapończycy są bardzo sympatyczni, towarzyscy i łagodni. Dla uczczenia nas kazali zgonić swoje trzody reniferów w ilości 400 do 500 sztuk, które się pasły w oddali na górach; naczelnik Lapończyków, zaopatrzony w lunetę, używając jej zręcznie, śledzi pochód tego wielkiego stada, prowadzonego tylko przez dwoje dzieci i kilka psów.

Widać z daleka na stoku góry gromadę tych zwierząt, podobną do posuwającego się mrowiska, które się ku nam przybliża. Na pół godziny zniknęło nam z oczu za pagórkiem, a potem ujrzeliśmy je na jakie sto metrów przed nami wśród krzaków. Stado się zbliża; rogi reniferów olbrzymich rozmiarów krzyżują się, poruszają i plączą w krzakach, poruszanych tą zbitą i szeleszczącą masą, rzekłbyś, że cały las jest w pochodzie.

Ogrodzone miejsce przeznaczone jest dla nich, chodzi o to, by je wprowadzić w ogrodzenie; w tym celu jeden z Lapończyków zbliża się do trzody i zarzuca na jednego renifera lasso tak zręcznie, jak strzelec z Pampasu; następnie wciąga go do środka, wstrząsając przytem dzwonkiem. Skutek jest nadzwyczaj ciekawy, uwaga wszystkich zwierząt zwraca się na pojmanego, za którym postępują w oddali, krok za krokiem, z wahaniem, jakby pod wpływem siły zaczarowanej. Tym sposobem cała gromada wchodzi do środka, poczem zamykają bramę.

Schwytanego renifra - przewodnika puszczają wówczas swobodnie, a w całem stadzie zapanowywa wielkie ożywienie; kilkanaście z tych zwierząt wychodzi na wzgórek w środku ogrodzonego placu, gdzie zmuszone są pozostać, ponieważ wszystkie inne otaczają je dokoła, kręcąc się w kółko. Maneż ten trwał przeszło pół godziny; tymczasem Lapończycy, uzbrojeni w lasso, schwytali kilka samic, by je wydoić, a następnie całe stado wypuszczono na wolność; renifery rozbiegły się po zrębie, wdrapały się szybko na góry i wkrótce znikły nam z oczu.

Kupujemy parę przedmiotów od tych krajowców, którzy są bardzo uczciwi w interesach, choć bardzo przemyślni, umieją bowiem wyciągnąć korzyść ze wszystkiego, żądają nawet zapłaty, gdy się ich chce fotografować, a w razie odmowy usiłują się wymknąć z pod naszych aparatów fotograficznych.

Po opuszczeniu obozu Lapończyków i powrocie nad brzeg morza, uwagę naszą zwrócił ogromny wieloryb, złożony w tem miejscu, celem rozebrania go na części. Olbrzymie to zwierzę ma 70 stóp długości; zabito je przed paru dniami na morzu Północnem.

II.

Przyjazd do Szpicberga.

26 maja. — Oczekujemy w porcie Tromsö na wiadomości świeże, dowiezione nam przez statek *Virgo*, który w dwa dni po nas, 20 maja, miał wyruszyć z Gothenburga.

Przez wczorajszy dzień nasz *Svensksund* zao-

patrzył się w żywność i węgle. Na tylnym pokładzie umieszczono klatkę z desek dla baranów; ładują także dużo drobiu, celem urozmaicenia pożywienia na Szpicbergu, złożonego przeważnie z konserw. Nie otrzymawszy żadnej wiadomości o zbliżaniu się *Virgo*, opuszczamy o godzinie 3-ej Tromsö, wyjeżdżając naprzeciwko niego na umówione miejsce spotkania. Czas prześliczny, dzięki czemu znaczna część mieszkańców biegnie wzdłuż brzegów, żegnając serdecznemi okrzykami odjazd *Svensksunda*.

Kapitan rozkazał podnieść na szczyt przedniego masztu beczkę, w której się umieścił jeden z majtków, strażnik, celem sygnalizowania wolnych przejazdów pośród pływających lodów. Poczem rozdano całej załodze ciepłe ubrania; każdy otrzymał wysokie buty, czapkę futrzaną, rękawiczki etc.; majtkowie są uszczęśliwieni z nowego wyekwipowania.

O godzinie 5-ej przybywamy na miejsce spotkania; *Virgo* jeszcze nie nadjechał, chronimy się więc tymczasem do małej zatoki.

Nazajutrz, 27 maja, zbudziwszy się o godzinie 3-ej rano, udaję się na ląd w towarzystwie porucznika Svedenborga; puszczamy się przez wąwozy i skały na polowanie w góry. Wegetacya tu bardzo słaba; kilka rzadkich krzaków kolczastych nędznie się rozrasta; dużo traw i mchów na miejscach wilgotnych, otaczających jeziora, utworzone z topniejących śniegów. Liczne źródła rozdzielają się na strumienie, których wody w szumiących wodospadach wpadają do morza. Przynosimy kilka ubitych ptaków, straciwszy kilkanaście zimorodków, które postrzelone zanurzają się w wodę i nikną nam z oczu; mają one

zwyczaj chronić się przed nieprzyjacielem na dno morskie w kępach porostów.

Virgo zjawił się nareszcie o godz. 2-ej po południu; kapitan przybył do naszego statku po rozkazy, a o godz. 6-ej podnieśliśmy kotwicę, ruszając w dalszą drogę ku Szpicbergowi.

Andrée ma nadzieję, że dotrzemy tam szybko i bez przeszkody; wiatr północno-północno-wchodni wiejąc od paru dni z niezwykłą siłą, wygonił lody od strony Grenlandyi.

Przez trzy dni prześladuje nas ten wiatr północny, wywołując burzę i tak silne kołysanie, że się na dobre rozchorowałem i przez dwa dni nic w usta nie wziąłem.

Jednakże 30-go maja wieczorem podniosłem się i obecnie jestem zupełnie znieczulony na wstrząśnienia okrętu. Statek nasz kołysze się w przeraźliwy sposób, z powodu swej płaskiej formy; szarpania te o tyle są gwałtowniejsze, że fale w morzach podbiegunowych są zazwyczaj bardzo krótkie; porównywam je też z łagodnemi i powolnemi ruchami naszego Atlantyku, które sprawiają nawet miłe wrażenie.

Byłem niemało zdziwiony, gdy wyszedłszy na pokład, ujrzałem góry otaczające Szpicberg i dowiedziałem się, że jesteśmy już tylko o 3 godziny drogi od Dansk-Gatt, przesmyku pomiędzy wyspą Duńczyków a wyspą Amsterdam, na północo-zachodzie Szpicbergu, pod 79°43′ szerokości.

Virgo płynie za nami w małem oddaleniu i również bardzo się kołysze. Wiatr jest silny i zimny; kilka małych brył lodowych pływa tu i owdzie zrzadka; szczęśliwym zbiegiem okoliczności ocean podbie-

gunowy jest zupełnie wolny; Andrée to przepowiedział i jest uszczęśliwiony, że według wszelkiego prawdopodobieństwa, nie straci czasu na darmo tego roku.

Niemniej ci, którzy nigdy tych okolic nie widzieli, są trochę zadziwieni; spodziewali się podróży wśród gór lodowych, połączonych z trudnościami, któreby stanowiły przeciwieństwo do zwykłych podróży i sprawiały wrażenie, że się rzeczywiście płynie po oceanie Lodowatym.

Zresztą pragnienia te wkrótce się urzeczywistniają; wiatr bowiem, zmieniony na północno-wschodni, zagnał kry na pełne morze; te jednak, które otaczały wybrzeża, będąc osłonięte górami, pozostały na miejscu i wejście do Dansk-Gatt jest niemi całkowicie zawalone.

Trzeba zwolnić biegu; oba statki z trudnością torują sobie drogę, pchając przed sobą bryły lodowe, które się oddalają, nacierają wzajemnie na siebie i pękają z łoskotem, przestraszając liczne gromady ptaków i fok; te ostatnie co rychlej zanurzają się w wodzie i znikają po za innemi lodowcami.

Robię kilka zdjęć fotograficznych, chociaż wątpię, czy się udadzą, bo śnieg pada obficie.

Na szczęście, jesteśmy już bardzo blizko od Virgobay, a po godzinnej jeździe, bardzo powolnej, krętej i utrudnionej wśród ogromnych mas lodu, spostrzegamy nareszcie Ballong-hus (dom balonu); stoi do tej pory na swem dawnem miejscu... na prawo domek Pike'a znika w połowie za śniegami.

Każdy z nas uzbroił się w lunetę lub lornetkę; szczególnej szopa zwraca naszą uwagę; zdaje się, że

podległa pewnemu uszkodzeniu, bo widać skrzywienia, lecz z powodu znacznej odległości nie możemy na razie ocenić ważności zepsucia.

Zbliżamy się powoli do brzegów, co chwila mierząc głębokość morza, a wreszcie o 6 wieczorem kapitan rozkazuje stanąć. Zarzucono kotwicę i będziemy tu stali zapewne dosyć długo, chociaż zaledwie paręset metrów dzieli nas od brzegu.

Virgo, który powinien był płynąć za nami, korzystając z utorowanego już przejazdu, pozostał daleko; wydaje się być ściśniętym przez lody i posuwa się z trudnością. Ledwie w godzinę po nas zarzucił i on kotwicę. Jego śruba nadaje się mniej do zwrotów niż nasza, a przytem nie posiadając tej odporności, był naprawdę zagrożony rozbiciem.

Wzruszenia tej pełnej przygód podróży i świeże powietrze Szpicbergu wywołały w nas niezwykły apetyt. A ponieważ na cześć naszą porucznik Celsing przygotował wielki obiad z doskonałemi winami, przyznaję się, że dałem prawdziwy koncert.

Po obiedzie pojechaliśmy na wyspę. Nasza łódź parowa, po wielu okrążeniach, utorowała sobie przejazd i dotarliśmy do brzegów, pokrytych lodem i śniegiem po kolana.

Po rzuceniu okiem na domek Pike'a, który znaleźliśmy w dobrym stanie, zwróciliśmy się ku więcej nas interesującemu Ballong-husowi.

Biedna szopa! Jej podstawa, zanurzona w śniegu, bardzo ucierpiała; skręciła się też i pochyliła ku wschodowi. Zeszłego roku postawiono dla wzmocnienia jej ścianę drugiego piętra; niektóre deski

wiatr wyrwał i połamał; niektóre odrzucił daleko; tu i owdzie widać ich rogi, wystające z pod śniegu.

Od strony zachodniej odkryliśmy złamanie belki u podstawy złączeń, które spowodowało uszkodzenie budynku i wyrządziło największą szkodę.

W każdym razie to wszystko da się naprawić, a Andrée po szczegółowem zbadaniu wyraża żywe zadowolenie Strindbergowi, jako twórcy tej wątłej budowli, nie przeznaczonej wcale na zimowanie w tak ciężkich warunkach.

Co prawda, znaleźliśmy szopę stosunkowo w tak dobrym stanie dzięki temu, że Andrée zeszłego roku przed wyjazdem popodpierał ją i wzmocnił, o ile mu na to pozwalały szczupłe zapasy materyału.

III.

Roboty na wyspie Duńczyków.

Nazajutrz po przybyciu zabrał się każdy do dzieła.

Pierwsze zajęcia poświęcone zostały robocie ciesielskiej. Za pomocą bloków i dźwigni umieszczono części drzewa na właściwem miejscu i przymocowano je linami drucianemi.

Załoga okrętowa odgarnia śnieg w szopie, dochodzący nieraz do dwóch metrów; utrudnia zaś i przedłuża tę robotę gruba warstwa lodu, utworzona pod śniegiem, którą trzeba rozbijać drągami żelaznemi; odłamy lodu trzeba było wywozić sankami.

Mamy sporo pracy, lecz nasi robotnicy są zręczni a kierownicy już w tych rzeczach doświadczeni; Andrée przez cały dzień nie opuszcza robót, których gorliwie dogląda, a wieczorem z radością nam oświadcza, że wyrządzone szkody łatwiej dadzą się naprawić, niż to w pierwszej chwili przypuszczał, a mianowicie, że za dwa tygodnie będzie już można umieścić balon w jego domu.

1 czerwca. Roboty postępują szybko. Podczas gdy cieśle zajęci są naprawą szopy, majtkowie przystępują do wyładowania obu statków. Czynność ta jest nader utrudniona przez pływające lody, które wskutek silnego wiatru, zmieniają co chwila swoje położenie i grożą często zdruzgotaniem naszych małych łodzi. Trzeba je wciągać na pokład, gdy nie są koniecznie potrzebne. Dzisiaj wiatr północno-wschodni zmienił kierunek na wschodni; wygania lody z drugiego brzegu, jakby nas chciał od nich uwolnić. Chwilami z gór miota śniegiem, co jednak nie przerywa roboty.

Temperatura zmienia się od —1 stopnia do +2 stopni; woda morska wykazuje —2 stopnie; tylko wiatr gryzie nam policzki.

Nie mogąc być użytecznym przy właściwej pracy, zużytkowywam jak mogę czas wolny. Zajmuje mnie bardzo domek Pike'a, którego opis był poprzednio podany. Odczytuję na jego murach nazwiska zwiedzających go turystów; odnajduję wśród nich z przyjemnością podpis mego wuja i ulegam pokusie umieszczenia i swego nazwiska.

Cały ranek zajmuje mi urządzanie laboratoryum fotograficznego w jednej z sal domu.

Gołębie pocztowe umieściliśmy, podobnie jak zeszłego roku, na strychu.

Po za domem znaleźliśmy resztki przyrządu gazowego, zasypane w śniegu; po oczyszczeniu ich przekonano się, że aparat niezbyt ucierpiał i że może być jeszcze użyty, obok nowo przywiezionych.

Wieczorem wybieramy się ze Strindbergiem, Fraenklem i Svedenborgiem na wycieczkę po śniegu i lodzie wzdłuż wschodnich wybrzeży. Doszliśmy aż do wysepki Alberta, połączonej lodami z wyspą Duńczyków. Strindberg, wyborny myśliwy, zastrzelił fokę, której jednak nie mogliśmy zabrać z powodu braku łódki; wrócił wprawdzie na pokład *Svensksunda*, celem sprowadzenia łódki, lecz przestrzeń, którą przebyliśmy, jest tak wielka, że zanim wrócił, upolowana foka poszła na dno.

Idąc z powrotem, zobaczyliśmy pięknego srebrnego lisa, wietrzącego nasze poprzednie ślady. Niegłupi jednak czekać na nasze kule, spostrzegłszy nas zdaleka, uciekł szybko, przestraszony nieoczekiwanymi gośćmi; od czasu do czasu zatrzymywał się, by się obejrzeć i upewnić, czy nie uległ złudzeniu, a przekonawszy się o naszej obecności, czmychnął w góry.

Wróciwszy do Virgo-bay, trudno nam było dostać się *Svensksunda*, zerwał się bowiem wiatr północny, który nagromadził fury lodu. Niema już obecnie wolnego przejazdu nawet dla małej łódki; zmuszeni jesteśmy wdrapać się na jeden z lodowców i skacząc z jednego na drugi, przedostać się tym sposobem do okrętu.

2 czerwca. Wiatr zmienił znów kierunek z północnego na wschodni. Zatoka oswobodzona w znacznej części z kry lodowej.

Mała szalupa parowa, przyprowadzona przez *Svensksund*, może oddawać obecnie wielkie usługi. Wyładowanie materyałów odbywa się daleko szybciej; obecnie zwożą je z *Virgo*, który zaraz potem udaje się w powrotną drogę i zabiera od nas listy do przyjaciół.

Strindberg robi zdjęcia fotograficzne ze śniegów i lodów, a ja spędzam z nim część dnia, wywołując klisze.

3 czerwca. O godzinie 2-ej zrana niebo było pogodne i jasne, bez jednej chmurki na horyzoncie i nic nie pozwalało przewidzieć, że w parę godzin później silny wiatr północny sprowadzi gwałtowną burzę śnieżną i owe góry lodowe, które nas dopiero co opuściły. Niepogoda utrudnia dalsze roboty.

Po śniadaniu mamy rozrywkę, przyglądając się kołysaniu foki na dużej bryle lodu. Gdy się zbliżyła na jakie 200 metrów od okrętu, z dziesięciu strzelb i karabinów strzelono na pokładzie na komendę kapitana i dziesięć kul powitało przybysza, który znika w tej chwili pod wodą, unosząc z sobą zapewne niezbyt pochlebne wyobrażenie o rodzaju ludzkim.

Wieczorem na pokładzie naszego statku przyjmujemy obiadem kapitana i pierwszego porucznika z *Virgo*. Podano nam *consommé* z chlebem tak zwanym *francuskim*, którym piekarz Schumacher ze Sztokholmu zaopatrzył wyprawę. Zabiorą z sobą trzej podróżnicy spory zapas tego chleba w drogę. Zamknięty hermetycznie w miedzianych pobielanych

skrzyneczkach, doskonale się zakonserwował, choć przed miesiącem był wypieczony.

4 czerwca. Mieliśmy w nocy gwałtowny wiatr północno-wschodni, który tak ścisnął pływające lodowce w naszej zatoce, że niepodobna wyładować reszty pakunków. Za pomocą desek dębowych utworzono pomost przez lody i wszystkie lżejsze paki przenoszone są na plecach.

Ten gwałtowny wiatr oddał jednak pewną przysługę, przyczyniając się do naprawy szopy: wyprostował bowiem wiązania i słupy, pochylone w jego stronę, z czego korzystając cieśle, śpiesznie przymocowali je linami drucianemi i obili deskami całą budowę.

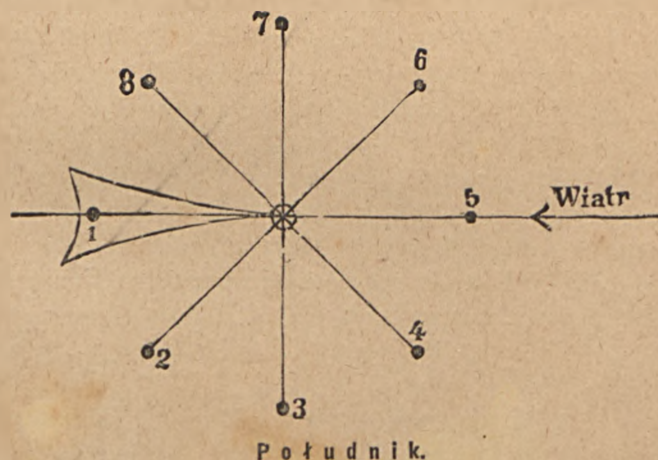
5 czerwca. Mamy dzień prześliczny; termometr wskazuje 3 stopnie powyżej zera.

Strindberg wybrał się na sąsiednią górę, położoną na zachód od miejsca, zajętego przez nasz okręt. Na szczycie jej, blizko 200 metrów wysokim, umieścił maszt, zakończony u góry przyrządem do badania kierunku wiatru. Dowcipny ten wynalazek składa się z chorągiewki, która swemi poruszeniami pociąga za sobą tarczę poziomą, podzieloną na ośm różnych sektorów. Na zewnętrznym obwodzie, w punktach podziału, przytwierdzone są prostopadle liczby od 1 do 8-u, wycięte z blachy miedzianej. Średnica 1—5 wskazuje zawsze kierunek chorągiewki, a liczba 5 znajduje się zawsze nawprost wiatru.

Przy pomocy busoli można też zawsze wskazać jego kierunek z każdego miejsca, z którego da się odczytać liczby na tarczy. Wystarcza w tym celu zmierzenie kąta, jaki tworzy promień oczny, idący do

liczby wprost widzialnej z południkiem magnetycznym. Za pomocą bardzo prostego wyrachowania można oznaczyć kąt linii 1—5, czyli kąt kierunku wiatru z północą. Naprzykład, jesteśmy na wschodzie stanowiska obserwacyjnego, liczba 3 jest przed nami, a liczba 5, jako zawsze znajdująca się nawprost wiatru, będzie na północy, czyli że wiatr jest północny.

Nasi podróżnicy kolejno co cztery godziny robią spostrzeżenia meteorologiczne. Wszystkie instru-



Południk.

menty bywają dokładnie zbadane, a rezultaty starannie zapisywane. Strindberg rozpiął namiot na brzegu, gdzie spędza parę godzin dziennie na spostrzeżeniach magnetycznych.

Z powodu Zielonych Świątek, które wypadły 6 i 7 czerwca, zawieszono w tych dniach roboty, a przy wolnym czasie każdy czeka rozrywki. Niektórzy marynarze wynaleźli sobie wcale niezwykłą. Wdra-

pują się na górę śnieżną po za Balong-husem i ze szczytu 200 metrów wysokiego zjeżdżają na swych naturalnych sankach, zakładając się pomiędzy sobą, który dojedzie pierwszy.

Zabawą, niepozbawiona komicznej strony, ponieważ niektórzy, tracąc równowagę, staczają się na dół do góry nogami; na szczęście posłanie z miękkiego śniegu nie przedstawia niebezpieczeństwa.

8 czerwca cała nasza kolonia powraca do swych zajęć; czas pogodny, lecz uparty wiatr północny nagromadził lody dookoła obu statków. Pomimo tego wyładowano już większą część lżejszych pakunków; pozostały jednak duże, które nie mogą być przeniesione.

9-go czerwca wyjęto przyrząd do wywiązywania gazu, ogromną kadź drewnianą, wybitą wewnątrz blachą ołowianą, którą trzeba obracać z wielką ostrożnością, bo łatwo może się z rąk wymknąć i uszkodzić z powodu swej ciężkiej wagi. Po umieszczeniu jej w łodzi, z trudem utorowano sobie drogę do lądu wśród lodów.

Nazajutrz wyładowano z *Virgo* inne części przyrządu gazowego, również znacznej objętości, a trudności dnia wczorajszego powiększyły się jeszcze bardziej. Marynarze, uzbrojeni w drągi żelazne, probują rozbić kilka większych brył lodu; inni, zaopatrzeni w piły morskie, sporządzone specyalnie do tego użytku, zabierają się do nagromadzonych stosów. Łódź może się już posuwać, lecz ten nadmiar pracy pochłania wiele drogocennego czasu.

Wieczorem wszystkie części przyrządu gazorodnego są już zgromadzone na lądzie. Inżynier Stake



Na powierzchni balonu.

z pomocą mechaników zabrał się do montowania. Przedtem jednak musiano w tem miejscu odrzucić ogromną ilość śniegu, który zgarnięty dookoła, tworzy prawdziwą fortecę.

11 czerwca. Strindberg i Fraenkel zajęci są gołębiami: za pomocą stempla kauczukowego wyciskają każdemu z nich na piórach skrzydeł i ogona kilkakrotnie, następujące znaki:

ANDRÉE	*Aftonbladet* STOCKHOLM

Każdy z nich ma jeszcze oprócz tego swój numer porządkowy; przeznaczone są dla dziennika *Aftonbladet* i pochodzą z gołębnika w Maréchaman, który zostaje pod zarządem pana Godenhejlma, dawnego dyrektora poczty.

Poświęciłem dzień dzisiejszy na naukę jazdy na „sky“, sportu czysto skandynawskiego; Strindberg udziela mi uprzejmie teoretycznych i praktycznych lekcyj. Po licznych koziołkach na pochyłościach śnieżnych, moje wiadomości są prawie wystarczające — chodzi tylko o wprawę. Ten przyjemny sposób przenoszenia się z miejsca na miejsce jest bardzo użyteczny przy odbywaniu dalszych wycieczek po śniegu.

Po południu sporządzam pułapkę na lisy, składającą się ze zwykłej skrzyni, zamkniętej z jednego boku metalową kratą, a z drugiego z drzwiczek z zasuwką. Zasuwka zamyka się automatycznie, skoro tylko zwierzę poruszy ptaka, służącego za przynętę, a przywiązanego w głębi pułapki. Wieczorem robię

próbę sanek, przeznaczonych do zabrania w balonie i zaprzągłszy się do nich, wiozę moją pułapkę na górę o pół mili odległą, gdzie ją ustawiam w ten sposób, by była widoczna ze Svensksunda i by można dojrzeć przez lunetę, czy drzwiczki w niej są zamknięte. Zaraz nazajutrz doczekałem się upragnionego rezultatu. Wdrapuję się na górę i już zdaleka spostrzegam przez kratę, małą, chytrą głowę i dwoje błyszczących oczu, które z uwagą śledzą moje najlżejsze poruszenia.

Mój więzień jest młodym lisem; jest ich kilka gatunków na Szpicbergu; już widzieliśmy trzy rodzaje: jeden z pięknym czarnym połyskiem, drugi srebrno-biały, a trzeci o sierści żółtej lub brązowej; moja zdobycz należy do tego ostatniego gatunku. Czując się odkrytym, mój lis rzuca się ku kracie i za zbliżeniem warczy i pokazuje małe spiczaste ząbki. Zaledwie przy wielkiej ostrożności udało mi się założyć mu kaganiec i związać sznurkiem łapy poprzez małe otwory, zostawione przy spojeniu desek. Obezwładniwszy go w ten sposób, przyciągam go do domu Pike'a, gdzie mój powrót ze zwierzyną, uwiązaną na długim powrozie, wzbudza ciekawość i ogólną wesołość.

Miałem nadzieję przywieźć mego liska do Francyi; zamknięto go w klatce, gdzie odbierał nazbyt częste wizyty ciekawych; ktoś z tych ostatnich nie zamknął dość starannie drzwi od klatki i lis szpicberski, który w swej chytrości nie ustępuje w niczem lisom naszym, otworzył sobie klatkę i czmychnął; widziano go nawet, jak się zatrzymywał ironicznie przez chwilę przed Ballong-husem, gdzie go

zapewne zajęły zmiany, jakie tam w ostatnich czasach wprowadzono.



IV.

Wypakowanie i przygotowywanie balonu. — Napełnianie gazem.

12 czerwca. Dwa tygodnie upłynęły od chwili naszego przybycia na wyspę Duńczyków; roboty około szopy były prowadzone nadzwyczaj szybko i, jak to Andrée przewidział, można już dziś umieścić balon w Ballong-husie. Ogromne płótno namiotowe, składające się z 8 równych części, przymocowano na całym obwodzie szopy, od połowy jej większości; płótno to podnosi się w górę za pomocą lin, złączonych u szczytu budowli.

Tym sposobem otrzymuje się wygodne schronienie przed śniegiem i deszczem do przygotowania balonu.

Wyładowanie *Virgo* już ukończone; statek ten oczekuje tylko rozstąpienia się lodów, by ruszyć w drogę. Idziemy na pokład wypić poncz pożegnalny.

13 czerwca. Dzisiaj przy niedzieli chcieliśmy wybrać się na wycieczkę szalupą parową, jest jednak niepodobieństwem ruszyć się z naszego więzienia; wiatr północny, panujący wszechwładnie w ostatnich dniach, nagonił ogromne kry lodowe, oderwane od lodników. Razem ze Strindbergiem przez cały dzień fotografujemy te fantastyczne masy pływające.

Virgo pozostał w niewoli.

14 czerwca. Nie można się dłużej ociągać, tracąc zysk, osiągnięty pospiesznemi robotami; dzisiaj ma być wyładowana skrzynia z balonem.

Udało się dosyć łatwo przenieść tę olbrzymią pakę, ważącą 2,000 kilogramów, z okrętu na łódź; największa trudność w doprowadzeniu jej do lądu, chociaż przestrzeń do przebycia wynosiła zaledwie jakie sto metrów.

Pozostają tylko wązkie bardzo przejścia pomiędzy krą lodu, a i te często są zupelnie zamknięte.

Porucznik Norselius na czele wybranej części załogi kieruje robotami: za pomocą drągów żelaznych i pił morskich rozszerzają wązką drogę, w którą wciągają łódkę krok za krokiem, nim jej nowe przeszkody nie powstrzymają. Obecnie ma do przebycia prawdziwy mur lodowy; oskardy i piły nie są w stanie utorować przejścia. Porucznik Norselius wpadł na szczęśliwy pomysł, który został natychmiast zastosowany. Za pomocą zręcznie podłożonego naboju dynamitu udało mu się rozsadzić w kawałki tę zbitą część kry, poczem lody dały się z łatwością rozsunąć i łódź posuwa się naprzód, lecz wkrótce sąsiednie bryły, powstrzymywane poprzednią masą, zsuwają się i ścisnąwszy pomiędzy sobą łódź, podnoszą ją do góry; skrzynia przechyla się na jeden bok i grozi upadkiem; marynarze jedni wieszają się ze strony przeciwnej, celem utrzymania równowagi, podczas gdy drudzy usiłują wyciągnąć łódź z uwięzi. Przewiązują skrzynię linami, przytwierdziwszy jeden jej koniec do okrętu, a drugi do brzegów, a do osobnej liny zaprzęga się cała załoga, połączywszy swe wysilki, celem ruszenia łodzi z miejsca. W końcu

ta ostatnia poruszyła się, ale zarazem zawisła jednym bokiem na krze lodowej ponad wolną przestrzenią, grożąc upadkiem w wodę. Na szczęście, marynarze mieli czas uwiesić się na końcu długiej żerdzi, umieszczonej u góry wpoprzek skrzyni i z pomocą lin zdołano utrzymać równowagę.

Nasze obawy znikają; obecnie poważne przeszkody już przełamane i reszta manipulacyi jest już bardzo łatwą. Jeszcze parę godzin pracy i cierpliwości i balon staje na lądzie po całodziennych trudach.

Wszyscy są zadowoleni, widząc go już w miejscu bezpiecznem. Andrée dziękuje gorąco porucznikowi Norseliusowi za gorliwość i zręczność, jakich dał dowody w tej trudnej przeprawie.

15 czerwca. Skrzynia z balonem, pozostawiona wczoraj nad brzegiem, ma być przeniesiona do szopy, podwyższonej obecnie o parę metrów.

Pierwszą część drogi odbyto łatwo po śniegu, na którym położono grube tarcice, wysmarowane łojem, i następnie ciągniono po nich skrzynię; pozostała przestrzeń jest trudniejszą do przebycia z powodu pokrywających ją dużych kamieni.

Wszystkie te trudności są jednak niczem w porównaniu z wczorajszemi; skrzynię wkrótce przeniesiono pod szopę, a następnie postawiono na podłodze.

W kilka godzin później balon wydobyto i rozłożono; dojechał w wybornym stanie; otwory zatkane są krążkami drewnianemi lub klapami, poczem go w części napełniono powietrzem za pomocą bardzo prostego wentylatora, wymyślonego przez Andréego;

czynność ta jedak wymaga wiele czasu z powodu słabej siły wentylatora.

16 czerwca. Z dziesięciu marynarzami spędzamy cały dzień w środku balonu na werniksowaniu szwów.

Virgo, oczekujący od czterech dni uwolnienia, może dzisiaj nareszcie puścić się w drogę; jest to przytem ostatni termin, gdyż musi być oddany w Tromsö przed 20-ym czerwca, inaczej Andrée byłby obowiązany uiścić znaczne wynagrodzenie za każdy dzień spóźnienia.

Werniksowanie szwów zabiera nam dwa dni czasu; 18 czerwca balon jest wypróżniony z powietrza i przygotowany do napełnienia gazem; pokryty również siatką; umieszczono klapę i przeprowadzono rury do gazu pod podłogą szopy, łączące się w głównym otworze w środku podłogi—a nazajutrz, 19 czerwca, o godzinie 7 ej zrana rozpoczynamy napełnianie.

Inżynier Stake dozoruje fabrykacyę wodoru, który się otrzymuje przez działanie kwasu siarczanego, rozpuszczonego wodą, na opiłki żelazne. Kwas ma 60^0 i został przywieziony w beczkach żelaznych, zawierających po 100 kilo; mamy go więc 80,000 kilo, a do napelnienia balonu potrzeba tylko około 30,000.

Przyrząd gazorodny zbudowano w Sztokholmie według znanych wzorów. Kwas pompuje się za pomocą pompki ręcznej do zbiornika, mieszczącego 1,600 litrów, do którego jednocześnie napływa woda, rozcieńczająca kwas do 16^0.

Woda zakwaszona spływa przez rurę do dwóch generatorów (kadzi drewnianych, obitych wewnątrz

blachą ołowianą), do których dosypuje się potrochu opiłki żelazne. Kadzie są szczelnie zamknięte, a u dołu mają krany, służące do wypuszczania gromadzącego się błota.

Wytworzony działaniem kwasu na wodę — wodor przechodzi do omywaczki, zawierającej okruchy koksu na stożkowatej kracie, skropione wodą, za pomocą pompy rozbryzgującej (używamy bez niedogodności wody morskiej). Przechodząc przez tę omywaczkę od spodu, gaz oczyszcza się nieco, a nadmiar wody uchodzi boczną rurką.

Wyszedlszy z omywaczki, wodór przechodzi do komory, z której znów rurami doprowadza go się do suszalni. Mieści ona wapno niegaszone i inne substancye czyszczące, rozłożone na kracie w skrzynkach kwadratowych, ponad dnem komory.

Otrzymany w ten sposób gaz, zanim dojdzie do balonu, przechodzi jeszcze przez dwie komory próbne, w których znajdują się termometry, hygrometry (wilgociomierze) i papier lakmusowy (zdradzający zaczerwienieniem obecność kwasu). Okienka oszklone pozwalają zaglądać do wnętrza.

Manometry, w różnych punktach przebiegu gazu umieszczone, pozwalają mierzyć jego ciśnienie.

Cały ten olbrzymi aparat mógłby dostarczać 150 — 200 metrów sześciennych gazu na godzinę, lecz Andrée nie chciał podnosić jego produkcyi nad 60 metrów sześciennych na godzinę, celem posiadania gazu lepiej oczyszczonego i ochłodzonego.

20 czerwca. Podczas tych pierwszych dwudziestu czterech godzin wyprodukowano około 1,200 metrów kubicznych gazu.

Andrée i Fraenkel nadzorują dzisiaj napełnianie balonu, inni członkowie wyprawy wybierają się szalupą parową pod kierunkiem porucznika Nosteliusa na wycieczkę ku północy.

Celem podróży jest Red-bay, położony na północo-zachodzie od Szpicbergu, około 80-go równoleżnika. Opuszczamy o godzinie 9-ej rano Virgo-bay i płyniemy na północ, wzdłuż Smeerenburga. Po drodze strzelby nasze ubijają różne ptaki; o godz. 1-ej przybywamy bez wypadku do Red-bay, całkowicie jeszcze pokrytego ogromną płaszczyzną lodu, dochodzącego aż do wysp położonych u wejścia do zatoki.

Wylądowujemy na jednej z tych wysp, której nazwy nie podaje żadna mapa okolic podbiegunowych, płosząc naszem przybyciem całe gromady zimorodków i czatującego na nich lisa.

Z miejsca tego można okiem ogarnąć całą przestrzeń zatoki.

Natura przedstawia tu widok najdzikszy z tych, jakie oglądaliśmy do tej pory. Odsłania się on na północ; na wschód zaś i na zachód otaczają zatokę wysokie góry spiczasto zakończone, których wierzchołki giną we mgle, szerokie szczeliny dają schronienie ogromnej ilości ptaków najrozmaitszego rodzaju, ścielących sobie gniazda na różnej wysokości; jedne z nich siedzą na framugach skał, inne zataczają linie krzywe, lub krążą w powietrzu jak ptaki drapieżne; są to przeważnie dzikie gęsi, mewy, alki i t. p., a wszystkie napełniają powietrze przeraźliwym krzykiem, który formalnie ogłusza.

Na południu w odległości około 10 kilometrów, zamykając głąb zatoki, zarysowywa się wysoki mur, utworzony z olbrzymiego lodowca, poprzerzynanego głębokiemi rozpadlinami. Kilka promieni słońca, przebijając się przez lekką mgłę, oświetla ten lodowiec, odbijający blaskiem niebieskawym.

Długo podziwiamy tę wielką, bladą powierzchnię, obsuwającą się nieznacznie ku morzu pod wpływem łagodnej, ale olbrzymiej siły. Odrywają się od niej ustawicznie bryły lodu, które następnie spadają z łoskotem, wywołując głuchy huk, podobny do trzęsienia ziemi.

Byłoby niezmiernie ciekawe obejść naokoło Red-bay, lecz czas mamy ograniczony i trzeba mieć „sky“, by przejść po śniegu, pokrywającym lody.

Spostrzegamy ślady białych niedźwiedzi, świeżo wydeptane; napróżno jednak śledzimy przez lornetki ich sprawców, nigdzie nie możemy dojrzeć tych zwierząt.

Po przyjęciu skromnego posiłku na świeżem powietrzu, na odłamie skały, przygotowujemy się do powrotu. Mgła zimna i przejmująca rozpostarła się nad morzem i ogarnia nas przez dwie godziny; pilno nam też rozgrzać się na pokładzie *Svensksunda*, gdyż zapomnieliśmy zabrać cieplejsze ubrania.

21 i 22 czerwca. W dalszym ciągu napełnianie balonu. W miarę unoszenia się go w górę, werniksują się szwy zewnętrzne.

Tymczasem Andrée przygotowywa i rozkłada łódkę, przymierza koło do zawieszenia jej i przytwierdza liny. Strindberg, Fraenkel i Svedenborg zajmują się linami, mającemi wlec się po ziemi; pociągają je mieszaniną smoły, łoju i waseliny.

Celem zyskania na czasie przy robotach, mają

cych być uskutecznionemi w chwili wzlotu, cieśle burzą połowę górnej części szopy od strony północnej, jako uznaną przez Andréego za niepotrzebną.

V.

Rozrywki na Szpicbergu. — Sprawdzanie nieprzepuszczalności balonu. — Przybycie statków „Express“ i „Lofoten“.

Napełnianie balonu ukończono 22-go czerwca, o północy. Widać z okrętu jego olbrzymią kopułę, wystającą ponad szopę.

Nazajutrz rano dwie flagi szwedzkie powiewały dumnie na szczycie Ballong-husu.

Przed wzlotem pozostało jeszcze dużo drobnych przygotowań, tych małych szczegółów, zajmujących zwykle najwięcej czasu, a tymczasem dzisiaj w południe zawieszono wszelkie roboty; zwyczajem bowiem szwedzkim, już od wieków obchodzi się dzień Św. Jana, jedno z największych świąt skandynawskich.

Podczas tych dni wypoczynków, czas niezmiernie się nam dłuży. Nawet marynarze pozbawieni są ulubionej zabawy: śnieg bowiem z gór stopniał prawie całkowicie i odkrył duże, ostre kamienie, po których byłoby niezbyt bezpiecznie używać sankowania. Wzamian za to wynaleźli sobie inną rozrywkę. Wdrapują się na wierzchołek sąsiedniej szpiczastej góry i poruszają wielkie odłamy skał, które straciwszy równowagę, staczają się z góry na dół,

pociągając za sobą cały potok zsypujących się kamieni, co wywołuje głuche i przedłużające się odgłosy, powtarzane licznem echem w górach, a całkiem podobne do grzmotów.

I my także mamy niewiele większy wybór rozrywek.

Przejęty smutnemi myślami, kieruję mimowoli wzrok mój na pełne morze w nadziei ujrzenia jakiego okrętu, któryby nas przyjechał odwiedzić i przywiózł wiadomości z kraju. Ale na widnokręgu pusto, tu i owdzie tylko pływa kilka gór lodowych, zdanych na łaskę fal morskich.

A naokoło same góry, skały i śniegi, pozbawione wszelkiej roślinności rozweselającej oko; niektóre miejsca pokryte tylko kilku odmianami mchów o małych listeczkach białych, fioletowych lub żółtych; te ostatnie, trochę większe, przypominają złoto-żółte jaskry, któremi na wiosnę zasiewa się łąki w naszych strefach. Flora jest nadzwyczaj ubogą w tych lodowych krainach; co za kontrast z bujną roślinnością, jaką się widzi w Brazylii, której bogactwo i urodzajność natury podziwiałem przed trzema laty, jako wysłannik rządu brazylijskiego.

Celem przerwania melancholii, która zaczęła mną ogarniać tego wieczora, wyjechałem łódką z Fraenklem na przejażdżkę. Zabrawszy z sobą trochę prowiantów, płyniemy bez oznaczenia z góry kierunku. Oświetla nas jeszcze słońce. Upolowaliśmy kilka ptaków, po większej części zimorodków. Około wyspy Alberta, na Smeerenburgu, zwraca naszą uwagę cała gromada fok, używająca wypoczynku na bryłach lodu. Niepodobna podpłynąć do nich; wysiada-

my więc i wciągamy naszą łódź na ląd. Ostrożne jednak zwierzęta zanurzają się za naszem zbliżeniem; napróżno oczekiwać na nie u brzegu przerębli, bo zazwyczaj foki płyną daleko pod wodą i wychodzą dopiero na paręset metrów od miejsca, w którem się zanurzyły; robią sobie wtedy nowe otwory w lodzie; sam ich oddech, skierowany ku szybie lodowej, wystarcza do jej przedziurawienia.

Nieopodal miejsca, gdzie nam zniknęły foki, znajduje się wolna przestrzeń od lodów, oczekujemy przez chwilę na brzegu tego małego jeziorka, po chwili ukazują się dwie głowy i są natychmiast powitane naszemi kulami; woda zaczerwieniła się naokoło, lecz oba zwierzęta, jakkolwiek mocno skaleczone, miały jeszcze siłę zanurzyć się w morzu i zginąć bez śladu.

Niezadowoleni powracamy łódką i jedziemy dalej po Smeerenburgu w kierunku południowo-wschodnim; chcieliśmy dosięgnąć lodowca niedźwiedzi, lecz gęsta mgla zmusiła nas do powrotu.

Nie mieliśmy z sobą busoli; by więc nie zbłądzić, jesteśmy zmuszeni płynąć zakrętami brzegów, co powiększa i opóźnia drogę. Wszystkie przedmioty ukazują się nam we mgle pod fantastycznemi kształtami. W jednem miejscu nadbrzeżnem, które znam doskonale, przebiegłszy je parokrotnie, kamień sięgający 5 do 6 metrów wysokości, wydaje nam się górą ogromnych rozmiarów; dalej lód około 6 stóp gruby, przytykający do brzegu, nabiera rozmiarów kolosalnych lodowców; to znów zimorodki zdają się rosnąć do przestraszających proporcyj. W końcu, podlegając coraz bardziej tym ciekawym złudzeniom, biorąc kawałki kry za olbrzymie lodniki, spostrzegamy

coś, co nam się wydaje morsem lub młodym wielorybem; zbliżamy się do owego zwierza, którego rozmiar zdaje nam się jeszcze dosięgać 4 do 5 metrów, gdy zbliżywszy się na parę kroków przekonywamy się, że jest to ptak wielkości gołębia!...

Po kilkogodzinnej denerwującej jeździe, przejęci wilgotnem zimnem, podrzucani burzliwemi falami, których woda, wstrząsana silnym wiatrem, obryzguje nam twarze, dojechaliśmy do Virgo-bay w chwili, gdy pod wpływem rozstępującej się mgły zaczęły pierzchać powoli owe fantastyczne złudzenia.

Wysiadamy uszczęśliwieni wśród jasnych i ciepłych promieni słońca.

O godzinie 6-ej rano, po 9-godzinnem błądzeniu, w chwili, gdy wszyscy się budzą, wstępujemy na pokład *Svensksunda.*

Obchodzimy święto Św. Jana, jak można najuroczyściej; wieczorem podają nam suty obiad, na którym zadziwia wielka rozmaitość potraw; jest to niespodzianka, przygotowana przez gospodarza statku, porucznika Celsinga.

25 czerwca. — Przebudzenie jedno z najprzyjemniejszych, wręczono mi bowiem pakiet listów i dzienników: wiadomości z Francyi!... Kto się nigdy nie rozłączał ze swymi, kto nie przebywał zdala od kraju, w okolicy tak smutnej i pustej jak Szpicberg, ten nie jest w stanie odczuć radości, jakiej się doświadcza, gdy przypadkowy kuryer przywozi nowiny od drogich nam osób!...

Odczytuję listy i dzienniki z chciwością, nie dopytując się nawet, kto je tu dowiózł.

Potem dopiero dowiaduję się, że to mały state

czek *Express*, wynajęty na kilkotygodniową wycieczkę na Szpicberg przez trzech niemieckich turystów: pp. Lernera i doktorów Violeta i Meisenbacha. Ten niewielki okręcik był wystawiony na silną próbę podczas burzy, która mu zabrała dwie łodzie; odjeżdża wieczorem do Mossel-bay, gdzie jest schronienie ze składem łodzi dla rozbitków; nasi turyści znajdą tam czem swoją stratę wynagrodzić.

26 czerwca. — Inżynier Stake przygotowywał przez wczorajszy dzień szerokie pasy z lekkiej materyi; napojone octanem ołowiu czernieją one w miejscach dostępnych dla siarkowodoru, który zawsze w pewnej ilości towarzyszy wodorowi. Smugi tedy ciemniejsze na szwach balonu wskazują miejsca najlżejszych choćby szparek, gaz przepuszczających. Zapobieżenie jednak tym wadom powłoki balonowej jest trudnem i wymaga wiele ostrożności. By ułatwić dostanie się na balon, liny horyzontalne, przerzynając szopę w jej średnicy, są przytwierdzone do dwóch najwyższych masztów u wierzchołka; mały blok, podtrzymujący podwójny sznur, suwa się po tej linie; umieściwszy więc nogę w pętli tego sznura, można być wciągniętym na górę. Przy powrocie, dwóch ludzi ciągnie za pomocą liny bloki do szczytu masztu, z którego można już z łatwością dostać się na ziemię; niektórzy marynarze uważają jednak za prędsze i zabawniejsze wchodzenie na dół wprost po oczkach siatki balonu, jak po szczeblach.

Pracuje nas ośmiu, a czasem dziesięciu na szczycie napełnionego balonu, robiąc przytem wysiłki gimnastyczne, celem utrzymania się na sznurkach siatki. Majstrowie, bardzo wprawni w tego rodzaju ćwi-

czeniach, chodzą bardzo zręcznie dookoła balonu; przyznaję się, że w pierwszej chwili doznałem lekkiego zawrotu głowy, który jednak wkrótce ustąpił. Jest to niewątpliwie osobliwością widzieć tylu ludzi na pokryciu z jedwabiu, podtrzymywanem tylko siłą gazu; pierwszy to tego rodzaju wypadek w historyi aerostatów.

Nasza obecna praca jest wprawdzie długą i uciążliwą, ale niezmiernie ważną. Znajdujemy bowiem różne drobne ujścia gazu, które są natychmiast starannie zalepione.

27 czerwca. — Dzisiaj przy niedzieli mamy odwiedziny norweskiego statku *Lofoten*, pod komendą kapitana Sverdrup, ex-kapitana *Frama*, który towarzyszył doktorowi Nansenowi w jego niedawnej wyprawie podbiegunowej.

W liczbie turystów, przybyłych tym statkiem, znajduje się też p. Stadling, jeden z członków zeszłorocznej wyprawy Andréego; pozostanie on z nami, lecz z powodu braku miejsca na *Svensksundzie*, musi się umieścić w domku Pike'a.

Mały parowiec *Express* powrócił ze swej wycieczki na północ do Mont-bay; tym sposobem obecnie aż trzy okręty stoją w naszej zatoce, co jej nadaje niezwykłe ożywienie.

Lofoten, który wyruszył z Hammerfestu 23-go czerwca, przywiózł nam również kilka korespondencyj, a z dzienników szwedzkich dowiedzieliśmy się o śmierci barona Dicksona, szlachetnego protektora Andréego, który jeszcze w wigilię naszego odjazdu z Gothenburga zgromadził u siebie z serdeczną go-

ścinnością wszystkich członków wyprawy i zagrzewał słowami zachęty odważnych podróżników.

Oddajmy na tem miejscu cześć zacnemu filantropowi, zabranemu przyjaciołom, zanim się doczekał końca tego wielkiego dzieła, z którem na zawsze związał swoje nazwisko.

VI.

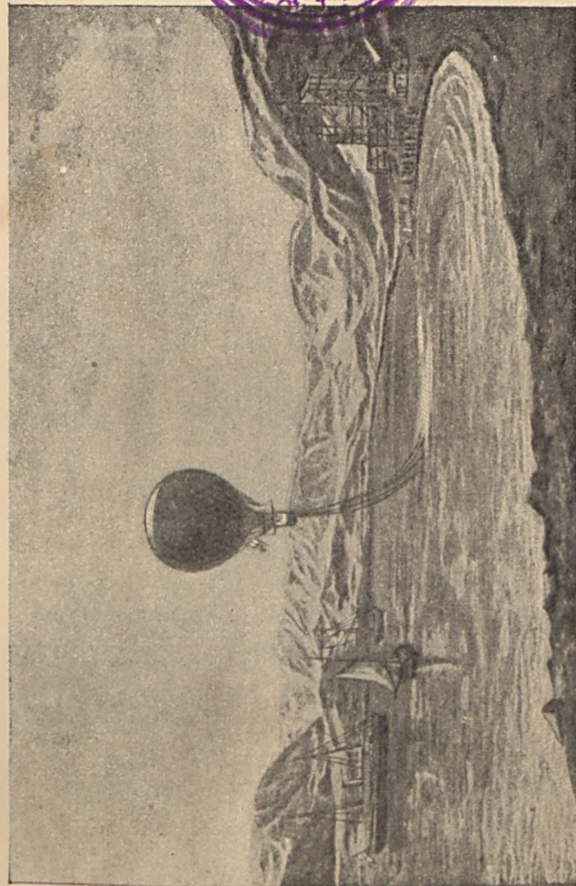
Ostatnie przygotowania. — Prowianty.

28 czerwca.—Już przeszło od pięciu dni balon jest całkowicie napełniony; poniósł przez ten czas nieuniknioną stratę w gazie, którą można w przybliżeniu oznaczyć na 150 do 180 metrów kubicznych, coby czyniło 30 do 35 metrów dziennie. Gdy będzie ukończone sprawdzenie nieprzenikliwości balonu, jego odporność zwiększy się znacznie.

Lofoten opuszcza nas dziś rano o godzinie 6 ej, po czterokrotnym pożegnalnym wystrzale. Spoglądam ze szczytu balonu na ten kształtny statek, zataczający krzywe linie naokoło *Svensksunda;* flaga podnosi się i zniża, poczem *Lofoten* szybko się oddala i znika nam z oczu.

Ukończono dzisiaj przeszukiwania miejsc, gaz przepuszczających. Umieszczono nad kopułą balonu koszulę bezpieczeństwa, celem osłony od śniegu i deszczu.

Andrée ukończył również dopasowywanie koła, mającego dźwigać łódkę, a uszykowanie bloków i innych przyrządów do podnoszenia pakunków, sznurów etc., etc., było dziełem jednej chwili.



Wzlot balonu.

29 czerwca. — Łódkę rozebrano, by następnie przymocować ją do lin siatki balonu. Po dokonaniu tej czynności, przymocowano równolegle względem koła maszt bambusowy, razem z zawieszonemi już u sznurów żaglami. Z łódki będzie można kierować całą maszyneryą lin i bloków.

Trzy liny, przeznaczone do wleczenia się po ziemi, przymocowano do koła i rozciągnięto tymczasowo po brzegach; każda z nich ma 70 metrów długości i ważą razem 400 klgr.

Powiększając o tyle wagę pierwszych trzech lin, mają one przeszkadzać zbytecznemu zbliżaniu się balonu do ziemi i uderzeniom łódki. W tych warunkach balon będzie mógł zawsze utrzymać się na pewnej wysokości, nawet w razie burzy.

Te ośm lin mają jeszcze inny ważny cel: będą służyły do przydłużenia trzech pierwszych, w razie, gdyby zaszła potrzeba odcięcia dolnej ich części przy zaczepieniu się na ziemi.

Andrée może to uczynić za pomocą śruby i odkręcającej się sprężyny, któremi są złączone fragmenty liny. W tym celu wystarcza jedno pokręcenie korbą z łódki. Drugi, jeszcze lepszy sposób, polega na wybuchu naboju dynamitu, odcinającego tylko tę część liny, która się zaczepiła przy ziemi.

Urządzenie i zaopatrzenie łódki już prawie skończone; umieszczono w niej ogromną ilość najrozmaitszych przedmiotów, jako to: narzędzia, busolę, lunety, aparaty i przybory fotograficzne; produkta farmaceutyczne, naczynia kuchenne, lampy i stosy elektryczne, broń, amunicyę, etc., etc.; każda, najmniejsza

powierzchnia jest spożytkowana i ma swoje przeznaczenie. Pozostaje jeszcze obszerne miejsce na łóżko i na futra.

Żywność dla wyprawy była wypakowana i ułożona w domku Pike'a. Podobnie jak zeszłego roku, składa się ona przeważnie z konserw i rozmaitych gatunków win. Doktór Lembke zajmuje się ich umieszczeniem. Układa je w poznaczone płócienne woreczki, połączone z sobą w ten sposób, że zdają się tworzyć jeden bardzo długi worek; trzydzieści sześć równych woreczków, ważących 750 klgr., przywiązano do 36-u sznurów, podtrzymujących łódkę.

Andrée zabiera żywność tylko na cztery miesiące. Sądzi, że to będzie wystarczające, w razie zaś zimowania na lodach, mają się karmić upolowaną zwierzyną; to też pokazując nam naboje, mówił z uśmiechem: — „Oto nasze skondensowane pożywienie!“

Zbywające prowianty ułożono porządnie w domu Pike'a; jest ich jeszcze wielka ilość, byłoby czem wyżywić całą załogę przez rok czasu.

Do dwunastu pozostałych sznurów przyczepiają: sanki, rakiety (rodzaj podstawki owalnej, którą mieszkańcy północy przywiązują do nóg, chodząc po śniegu *Przyp. tl.)*, „sky“, łódkę całą składaną i obciągniętą podwójną nieprzemakalną kitajką, taką samą, z jakiej zrobiony balon. Łódka ta, nadzwyczaj lekka, ma pięć metrów długości; jest to prawdziwe cudo sztuki.

Zdumiewającem jest, jak wielka ilość przedmiotów dała się pomieścić z największą wygodą między

sznurami balonu, tak blizko łódki, że ręką po nie sięgnąć można.

Na podłodze koła dźwigającego łódkę znajduje się również niemało narzędzi i przyborów: drągi żelazne, łopatki, siekiery, kotwice, mały kołowrót, pływaki ratunkowe i t. p.

Wszystkie te przedmioty są z bronzu lub z miedzi; siekiery mają ostrze ze stali, osadzone w kawałku miedzi.

Andrée zabiera również z sobą dwanaście pływaków posyłkowych (do rzucania za sobą celem dania wiadomości). Składają się one z kuli korkowej, o 20-tu centymetrach średnicy, grubo pomalowanej, w połowie na niebiesko i w połowie na żółto, otoczonej dla trwałości siatką z grubego drutu miedzianego. W dolnej części pływaka stożek napełniony ołowiem tworzy balast i nadaje mu formę bąka, na którego wierzchołku znajdaje się przyczepiony korek z napisem: „*Wyprawa biegunowa Andréego 1896*,“ oraz numer porządkowy; korek ten zatyka otwór od wydrążenia zrobionego w kuli korkowej, a przeznaczonego na pomieszczenie rurki z depeszami podróżników. Pływające te kule mają nadto sprężyny miedziane, zwężające się u góry, a podtrzymujące małe flagi szwedzkie z cienkiej blachy.

Dwanaście ma być rzuconych po drodze. Trzynasta, większa od poprzednich, jest przeznaczona do pozostania w miejscu najbardziej zbliżonem do bieguna.

1 lipca. Przystąpiono do zmierzenia siły wzlotu balonu. Obrachowano, że może on zabrać około 1,700 klgr. balastu, razem z linami, przeznaczonemi również

na ten użytek i będzie mógł utrzymać się w powietrzu minimalnie od 30 do 35 dni. Ten okres czasu może być jeszcze przedłużony w razie nagłej potrzeby, poświęcając żagle, części lin wlokących się po ziemi i rozmaite narzędzia, które nie będą już potrzebne, a w ostatecznym razie nawet łódkę, w którym to wypadku podróżnicy znaleźliby schronienie na podtrzymującem łódkę kole, gdzie również znajdowała się żywność i inne potrzebne materyały i narzędzia.

W ten sposób przybędzie około 800 klgr. dodatkowego balastu, co powiększyłoby o dni 20 długość napowietrznej żeglugi.

Aeronanci będą mogli utrzymać się w powietrzu z górą 50 dni, zachowując prowianty, konieczne narzędzia i część lin.

Wzlot zatem odbędzie się w warunkach pełnych nadziei, dodających otuchy.

Co do wylądowania, to największe są szanse, że dosięgną ziemi Syberyi, przedstawiających wielkie przestrzenie; na drugim planie stoi Alaska w Ameryce Północnej. Andrée nie przypuszcza, by balon mógł być zapędzony ku Grenlandyi, pokrytej olbrzymiemi lodowcami, dochodzącemi do znacznych szerokości, gdyż otaczające ją dolne warstwy powietrza za zetknięciem się z tą nieobliczoną masą lodową podlegają gwałtownym oziębieniom i tworzą się tam przeciągi rozchodzące się promienisto.

Tylko prądy wyższych warstw powietrza mogłyby się zbliżyć do tych stref, a balon Andréego utrzymuje się niżej, blizko ziemi, jest to nawet jednym z warunków jego długotrwałości. Nie potrzebujemy zatem obawiać się, żeby nasi podróżnicy zginęli na lodowcach Grenlandyi.

Zmienne wiatry mogą spowodować unoszenie się balonu przez parę dni nad lodami i nad Oceanem, zanim natrafi na ziemię odpowiednią do wylądowania. Mówiliśmy poprzednio, że balon może bujać w powietrzu przeszło 50 dni, wykluczywszy zatem jakiś nadzwyczajny wypadek, można się spodziewać, że przed tym terminem aeronauci wysiądą już na gościnnej ziemi. Gdyby jednak zmuszeni byli spuścić się na lody, w takim razie musieliby odbyć powrót tą samą drogą, co Nansen.

Ten ostatni, po opuszczeniu swego okrętu, *Frama*, tylko w towarzystwie pomocnika Johannsena zmuszony był do pozostawania na lodach przez *piętnaście miesięcy*, mając z sobą żywność tylko na *trzy* miesiące. Andrée zabierze 32 gołębie pocztowe. Przypuszczam, że niektóre z nich powrócą na wyspę Duńczyków, gdzie się zaaklimatyzowały przez miesięczny pobyt, i że nam przyniosą wiadomość od przyjaciół. Lecz obawiam się, że mogą też nie powrócić już do Szwecyi. By się dostać do swego gołębnika z samego Szpicbergu, miałyby do przebycia około 2,500 klm. przestrzeni. Zaś wypuszczone pod biegunem musiałyby przebiedz przeszło 3,500 klm. i to w przeważnej części wśród okolic pozbawionych schronienia i żywności. Do tej pory nie przybiegł jeszcze żaden gołąb pocztowy z takiej odległości, a prawdopodobnie nasze, należące do wyprawy, nie zechcą wcale opuścić balonu, gdzie znajdują mieszkanie i jedzenie, a jeśli się oddalą, to prawdopodobnie zbłądzą w okolicach podbiegunowych i zginą marnie. Andrée uprzedza

nas, by się nie niepokoić, jeśli nie otrzymany przez cały rok żadnych wiadomości od niego, może bowiem wylądować w miejscu, gdzie komunikacya jest utrudniona, coby go zniewoliło do przezimowania u Japończyków lub Eskimosów, albo w całkiem pustej okolicy, zkąd zostawieni własnemu przemysłowi, mogliby powrócić dopiero w przyszłym roku.

VII.

Przed odjazdem. — Oczekiwanie wiatru południowego.

30 czerwca.—Andrée zgromadził nas wszystkich na wspólną naradę, celem obmyślenia przygotowań do wzlotu balonu. Największą trudność przedstawia wydobycie go z pośród ścian szopy, bez uszkodzenia tkaniny o drzewo budynku.

Każdy wyraża swoje zdanie, a ze wszystkich tych opinij, wyciągnięto następujące wnioski:

1-o. Wszystkie wystające części szopy, o które mógłby balon zawadzić, mają być osłonięte grubą powłoką futrzaną.

2-o. Od wysokości równika balon będzie otoczony szerokiemi pasami, przywiązanemi do południowej części szopy, by nie mógł się skręcać pod wpływem wiatru.

3 o. Strona południowa szopy będzie o ile możności jak najwięcej podwyższona, za pomocą rozciągnięcia płótna na ostatniem piętrze, co ma być uskutecznione dopiero w ostatniej chwili.

4-o Balon będzie przytwierdzony mocno trzema linami do podłogi szopy. Pozwoliwszy mu się unieść trochę w górę, do wysokości, jakiej wymaga umieszczenie łódki, pozostanie tylko przeciąć linę i puścić balon.

Natychmiast wydane zostały rozkazy, celem wykonania zdecydowanych przygotowań.

Cieśle zabrali się do osłonięcia wszystkich dolnych wystających części szopy, a marynarze do przygotowania potrzebnych pasów z płótna.

Wkrótce napowietrzny statek był już zupełnie gotów do puszczenia się w drogę. Pozostały jeszcze tylko roboty, mające być wykonane dopiero wtedy, gdy już będzie zdecydowany dzień odjazdu; a mianowicie: rozebranie części południowej szopy, co nie zabierze zbyt wiele czasu, bo dwa piętra już są zdjęte i pozostaje do rozebrania tylko jedno; najniższe, jako nie stanowiące przeszkody, pozostanie, celem podtrzymania budynku.

Przytwierdzenie łodzi będzie kwestyą jednej chwili.

Następne dnie upływają już tylko w oczekiwaniu pomyślnego wiatru.

Od czasu przybycia naszego na Szpicberg mieliśmy prawie bezustannie wiatr północny. Ani razu nie zauważyliśmy powiewu południowego; kierunek był ciągle zmienny w stronach zachodnio-północno-wschodnich. Andrée wyciąga ztąd dobre wnioski i ma nadzieję, a nawet jest pewny, że ten stan nie potrwa już długo i że wkrótce zajdą zmiany w atmosferze stref północnych i że z kolei nastąpią wiatry południowe.

Dnie oczekiwania są smutne i monotonne; próżniactwo usposobia melancholijnie; szukamy rozrywek. W godzinach posiłków jednak, gdy się wszyscy zgromadzamy, powraca wesołość; nie opuszczamy też najmniejszej sposobności, by się wspólnie zabawiać.

W Szwecyi rocznica urodzin bywa zwykle szumnie obchodzoną; solenizanci otrzymują powinszowania i nieraz liczne podarunki. Jutro wypadają urodziny doktora Lembkego, bardzo wesołego i przyjemnego towarzysza, któremu za przybyciem na wyspę Duńczyków nadaliśmy tytuł *Króla Szpicbergu*, z powodu jego otyłości i wysokiego wzrostu.

Każdy sobie łamie głowę nad wymyśleniem upominku dla Jego Królewskiej Mości, co nie jest łatwem na Szpicbergu.

Jednakże czynią się przygotowania i rano przed przebudzeniem się doktora każdy przynosi swój dar. Strindberg, koronę królewską, zrobioną z kawałka rury gazowej, której górną część artystycznie w ząbki wykroił Fraenkel, balonik z kiszki wołowej napełniony wodorem i przyozdobiony długą wstęgą o żywych barwach; inżynier Stake pudełko chusteczek do nosa, wykrojonych z pasów materyi, która służyła do wypróbowania nieprzepuszczalności balonu; ktoś inny jajka zimorodków z humorystycznemi napisami, wreszcie pudełko czekolady, biszkoptów, cukierków, owoców etc., i bukiet ułożony z mchów białych i fioletowych, jednoczących w sobie całą florę tej okolicy.

Przy stole, przed nakryciem doktora, położono szeroki wieniec z mchów, a w środku znajdują się suszone winogrona, migdały, pomarańcze etc.

Wręczenie prezentów odbywa się w sposób bardzo uroczysty: każdy mniej lub więcej oryginalny podarunek jest witany wybuchem wesołości. Wieczorem szampan pieni się w kieliszkach, zaświadczając o naszej sympatyi dla *Króla Szpicbergu*, którego werwa jest niewyczerpaną w opowiadaniu komicznych anegdotek, lecz który z tem wszystkiem oświadcza, że chętnie zrzekłby się zaszczytnej korony Szpicberga, byle mógł już prowadzić skromne swe życie na łonie rodziny.

5 lipca. Od chwili naszego przyjazdu na wyspę Duńczyków, prócz pierwszych trzech, czy czterech dni, nie mieliśmy wcale deszczu, ni śniegu; temperatura, mało zmienna, trzymała się zawsze powyżej zera, a w słońcu i w miejscach osłoniętych od wiatru, można się było rozkoszować przyjemnem ciepłem.

Dzisiaj zdaje się zbliżać zapowiedziana przez Andréego zmiana, pierwszy raz pada deszcz, przy wietrze południowo-wschodnim.

6 lipca. Mamy go nareszcie, ten wiatr południowy, tak oczekiwany, tak gorąco upragniony! Wieje prawie z siłą burzy. Deszcz przestał padać, a wielkie chmury przesuwają się ku północy; kilka godzin wystarczyłoby, by doprowadzić podróżników do celu.

Podczas przygotowań do odjazdu Andrée oddaje się obserwacyom meteorologicznym. Dla dopełnienia balonu puszczono w ruch przyrząd gazorodny.

Wkrótce wszystko gotowe; oczekują tylko rozkazów Andrégo, by rozebrać szopę, lecz ten, oddany swoim obserwacyom, długo medytuje i zdaje się być niezdecydowanym. Chodzi od jednego instrumentu

do drugiego, oblicza kierunki wiatrów w rozmaitych miejscach, porównywa położenie chorągiewek z ruchem chmur; trudno mu rozpoznać istotny stan rzeczy; barometr obniżył się gwałtownie; było wprawdzie spodziewane obniżenie, ale powolne i stopniowe, nie zaś takie, które zwiastuje burzę. W końcu po dwugodzinnem studyowaniu Andrée powraca, by nam oświadczyć rezultat swoich spostrzeżeń. Głosem spokojnym i pewnym oznajmia nam, że się wyrzekł zamiaru puszczenia się dzisiaj w drogę, gdyż wiatr, bardzo pomyślny w tej chwili, nie potrwa prawdopodobnie długo. Doznał przykrego zawodu, lecz ma nadzieję, że wkrótce nastaną trwalsze i pomyślniejsze wiatry; w każdym razie powiedział nam, że wyruszy przed 15-ym lipca, przy pierwszej nadarzonej sposobności, nawet w średnio sprzyjających mu warunkach atmosferycznych, tymczasem jednak obawia się narazić powodzenie wyprawy przedwczesnym odjazdem.

Andrée dał dowód, że z doświadczeniem uczonego łączy wielką przezorność; jego przewidywania były zupełnie usprawiedliwione; nazajutrz wiatr południowy zmienił się na północny i pozostawił nas znów w niepewności...

9 lipca. Czas szkaradny, deszcz z wiatrem zachodnim. Żaglowiec norweski przybył schronić się do naszej zatoki; powraca z pośród lodów, gdzie załoga polowała na foki, zastrzeliwszy przeszło 700 sztuk, majtkowie pracują nad rozebraniem tej zwierzyny; skóry z nich solą, a tłuszcz pakują w beczki, by je następnie dostawić do olejarni.

10 lipca. Brzydki czas trwa ciągle w połączeniu z przejmującą mgłą i deszczem.

Lofoten przyjeżdża po raz drugi w odwiedziny, z liczniejszą gromadą turystów. Jestem uszczęśliwiony ze znalezienia pośród nich przyjaciół mojej rodziny.

Szczerze żałuję, że nie mam wiele czasu do dłuższej pogawędki z rodakami; *Lofoten* kursuje regularnie pomiędzy Hamerfort a Advent-bay; nie może się zatrzymać dłużej nad godzinę w Virgo-bay, bo już i tak przedłużył swoją drogę do wyspy Duńczyków

Wieczorem niebo się odsłania, deszcz ustaje i wieje silny wiatr w kierunku południowo-zachodnim; barometr od dwóch dni wolno opada; mamy widoki zmiany i wiatru pomyślnego dla wyprawy.

VIII.

Odjazd.

Niedziela, 11 lipca. Wiatr południowy, bardzo silny! Czyżby na seryo tym razem?...

Andrée i jego towarzysze badają długo atmosferę za pomocą różnych przyrządów, ze wszystkich punktów obserwacyjnych; warunki atmosferyczne wydają się sprzyjające. Następnie udajemy się na górne piętro szopy, by sprawdzić wykonane roboty i rozpatrzyć się w przygotowaniach do wzlotu.

Wiatr jest nadzwyczaj gwałtowny, cała budowla drewniana drży pod naszemi stopami; obawiam się, by nie runęła pod naciskiem wiatru i nie zniszczyła balonu; lecz szopa, tak lekka z pozoru, jest nad-

zwyczaj trwała, czego zresztą złożyła już dowody. Przytem osłania ją góra na 100 metrów wysoka.

Przejrzawszy wszystkie przygotowania, Andrée powrócił do swoich obserwacyj; rezultat ich wypadł pomyślnie; kierunek wiatru jest zdecydowany, lecz Andrée nie oznaczył jeszcze chwili wzlotu; tym razem nie chce brać na swoją odpowiedzialność decyzyi i radzi się swoich współpracowników.

Jest to kwestya nadzwyczaj delikatna dla pozostających członków, t. j. Svedenborga i dla mnie, wypowiadać opinię w tej mierze; powinno się ją pozostawić osobom interesowanym: Strindberg i Fraenkel pragną szczerze odjechać dzisiaj, zresztą na co czekać?... Dnie upływają, pora postępuje; im wcześniej, tem lepiej.

Andrée nie wypowiada swego zdania, ale je odgadujemy: pilno mu puścić się nareszcie na podbój bieguna; odezwał się tylko: „*Wzlot postanowiony.*"

Powracamy na pokład *Svensksunda*, gdzie marynarze w strojach odświętnych asystują krótkiej ceremonii religijnej.

Dowiedziawszy się o postanowieniu, komendant Ehrensvärd wydał rozkazy, by natychmiast cała załoga przywdziała codzienne ubranie.

Dwa żaglowce norweskie, powracające z północy, zbliżają się do naszej zatoki i przygotowują się do zarzucenia kotwicy naprzeciwko Ballong-husu. Zamieniono znaki proszące ich, by się umieścili na szerszem morzu i pozostawili wolne przejście dla balonu Andréego, mającego wzlecieć za kilka godzin.

Robotnicy są już gotowi i łódki przewożą ich do brzegu.

Cieśla i część marynarzy włażą żywo po drabinkach na szopę i rozbierają jej część północną z zadziwiającą szybkością.

Jest godzina 11-ta rano. Andrée stoi sam przed szopą, czuwając nad wszystkiem; krótkie rozkazy następują jedne po drugich, głos jego brzmi doniośle, wzmocniony tubą akustyczną. Słychać tylko trzeszczenie kawałków odrywanego drzewa, walących się na ziemię, i łamanych desek ścian szopy; część robotników odsuwa szczątki w miarę ich spadania.

Na szczycie szopy, od strony południowej, marynarze rozciągają płótno pomiędzy masztami, podwyższając w ten sposób o 4 metry osłonę balonu.

Wszędzie robota idzie gorączkowo; przygotowania postępują szybko.

Wreszcie zajęto się samym balonem, który wznosi się łagodnie i zwolna, w miarę zdejmowania worków z balastem, przymocowanych dookoła.

Wiatr staje się coraz gwałtowniejszy, wir powietrza dosięga balonu, który zaczyna się zlekka szamotać; liny równikowe doskonale go wstrzymują, ograniczając jego ruchy.

Układają w porządku sznurki, władające poruszeniami klap i okiennicy.

Delikatne te przyrządy wymagają bezustannego dozoru podczas ostatnich przygotowań, by zapobiedz nieprawidłowemu działaniu.

U horyzontalnego sznura, powyżej koła, Stadling zawiesza całą seryę koszyków z gołębiami.

Po ukończeniu tej pierwszej części przygotowań, zaczęto odczepiać worki z balastem, aż do chwili doprowadzenia balonu do równowagi. Koło podbalono-

we zostało mocno przytwierdzone do ziemi trzema linami dość długiemi, dozwalającemi mu wznieść się do takiej wysokości, by można było zawiesić łódkę. Reszta worków z balastem jest podzielona na trzy części i zawieszona u koła na trzech sznurach.

Zbliżają łódkę, która razem ze wszystkiemi materyałami waży około 500 klgr. Podsunięto ją na swoje miejsce i szybko połączono z kołem za pomocą 6-ciu sznurów. Andrée obchodzi naokoło szopę i balon, rzuca ostatnie spojrzenia, upewnia się, czy wszystko gotowe i dobrze zabezpieczone.

Nadeszła chwila stanowcza. Strindberg, do którego czułem wielką sympatyę, z powodu że łączyły nas podobne uczucia, przyszedł mnie prosić, bym posłał jego narzeczonej ostatnią fotografię w chwili wzlotu. Jest bardzo wzruszony, rozmawiając ze mną, jednak nie z obawy przed niebezpieczeństwami; inne uczucia poruszają nim w tej chwili; łatwo się domyślić, jakie...

Kiedyż ujrzy znów swoją piękną szwedkę, której fotografię, noszoną na sercu, pokazywał mi tylokrotnie!

Wieleż dni i miesięcy przepędzi ona biedna w głuchem oczekiwaniu?

Ale też co za radość będzie z chlubnego powrotu ukochanego!... Jakie trwałe węzły uczucia zwiążą jedno i drugie w tej długiej rozłące!...

Z głębi serca życzę im tego szczęścia!

Również bardzo wzruszony, ściskam konwulsyjnie rękę przyjaciela, który porzuca co ma najdroższego na ziemi z poświęcenia dla nauki.

Przyrzekam mu w ostatnim uścisku, że jego życzenia będą dla mnie święte.

Oddaje mi ostatni list z adresem swojej narzeczonej; wreszcie, przezwyciężając ogarniające go wzruszenie, wraca do towarzyszów podróży.

Andrée dziękuje wszystkim członkom wyprawy za pomoc, jaką mu nieśli przy spełnieniu jego dzieła. Wręcza kapitanowi kilka telegramów, napisanych pośpiesznie. Jeden z nich, do króla szwedzkiego, brzmi jak następuje:

Szpicberg, 11 lipca, 2-ga godz. 25 min. wieczór.

„W chwili odjazdu członkowie wyprawy do bieguna północnego proszą Jego Królewską Mość, by raczył przyjąć ich pokorne pozdrowienie i najżywszą wdzięczność.

Andrée.“

W innym telegramie do dziennika *Aftonbladet* w Sztokholmie pisze:

„Stosownie do postanowienia, rozpoczęliśmy w niedzielę o godz. 10 min. 35 przygotowania do wzlotu, obecnie o godz. $2^1/_2$ po południu jesteśmy gotowi do odjazdu.

Prawdopodobnie będziemy się posuwali w kierunku północno-wschodnim; mamy nadzieję dostania się powoli w warstwę powietrza z pomyślniejszemi wiatrami.

W imieniu moich towarzyszów przesyłam najgorętsze pozdrowienia przyjaciołom i ojczyźnie!

Andrée.“

Szczególnie wzruszające były ostatnie pożegnania. Andrée wyrywa się nagle z uścisku przyjaciół i przedostawszy się na pokład łódki, woła głosem stanowczym: „*Strindberg... Fraenkel... Jedziemy!...*“ Niezwłocznie jego dwaj towarzysze przybliżają się i zajmują miejsca obok niego. Wszyscy trzej uzbrajają się w noże do przecięcia sznurów, podtrzymujących worki z balastem.

Poczem porucznikowie Nosselius i Celsing wydają marynarzom odpowiednie rozkazy, natychmiast spełnione.

Pasy równikowe opadają w jednej chwili.

Balon, uwolniony z tych pierwszych więzów, lekko się wstrząsa, wychodzi ze swego odrętwienia, w którem zdawał się być pogrążonym, ożywia się i pomimo osłony, usiłuje zerwać ostatnie, łączące go z ziemią, węzły.

Trzeba jednak zaczekać jeszcze kilka sekund na nieco lżejszy powiew wiatru.

Trzech najzręczniejszych marynarzy z nożami w ręku stoi w pogotowiu, by na dany znak przeciąć trzy ostatnie liny, trzymające balon na uwięzi.

Cała załoga z *Svensksunda* zgromadzona w komplecie i powiększona majtkami z trzech statków norweskich, które zarzuciły kotwice w zatoce Virgo-bay.

Milczenie zapanowało w tej uroczystej chwili, słychać tylko świst wiatru przez szpary podłogi i w górze szopy tarcie płótna gwałtownie poruszanego.

Między sznurami łódki rysują się postacie trzech bohaterów, z zimną krwią spoglądających przed siebie.

Na twarzy Andrégo nie maluje się najmniej-

sze wzruszenie, odbija ona tylko wyraz stałego postanowienia i nieugiętej woli.

Taki tylko człowiek mógł doprowadzić do skutku podobne przedsięwzięcie.

Nadchodzi stanowcza chwila: „Raz! dwa... tnijcie!“ zawołał Andrée po szwedzku. Trzej majtkowie wykonali rozkaz niezwłocznie i statek, wolny już od wszelkich więzów, wznosi się majestatycznie w przestworze, żegnany naszemi okrzykami.

Ludzie rzucają się ku drzwiom, by się wydostać z szopy; udaje mi się to jednemu z pierwszych przez tajemniczy otwór, który sobie poprzednio przygotowałem, by dopaść aparatu fotograficznego i mieć jeszcze czas na kilka zdjęć tego uroczystego momentu.

Obarczony ciężkiemi linami, które musi dźwigać, balon nie dosięga nawet 100 metrów wysokości.

Wiatr go niesie.

Po za górą osłaniającą nas, panują wiry wietrzne i od jej szczytu wieje silny prąd powietrza i spływa na balon, który przez chwilę obniża się gwałtownie i zwraca się ku morzu. Wypadek ten przewidziany przez nas przed wzlotem, w umyśle większej części asystujących wywołuje jednak głębokie poruszenie; marynarze rzucają się ku łodziom, celem niesienia pomocy podróżnikom, przypuszczając, że mogą spaść w morze. Popłoch nie trwał jednak długo, ruch zniżający łagodzi się bardzo prędko i łódka zaledwie musnęła wodę, by wzbić się napowrót w górę.

Na nieszczęście, części d[illegible] lin, wlokących się po ziemi, które miały odpaść w razie zaczepienia o zie-



mię, pozostały jeszcze na brzegu, a ponieważ zaplątały się między kamienie, śrubki do rozłączania części lin służące, wykonały swoje zadanie i dolne końce lin odpadły. Lecz Andrée ma czem tę stratę wynagrodzić; wypadek więc nie może mieć ważniejszych następstw.

Nad brzegiem fali morskiej na płaszczyźnie, najeżonej odłamami skał i głazów, stoimy wszyscy, wstrzymując oddech i śledząc z bijącem sercem przebieg tego jedynego w swym rodzaju wzlotu.

Balon, ustaliwszy się na wysokości 50 metrów nad powierzchnią morza, oddala się z wielką szybkością; liny, wlokące się po ziemi, posuwają się po wodzie, zakreślając bardzo wyraźną, szeroką smugę, podobną do tej, jaką pozostawia po sobie okręt.

Położenie łódki wydaje nam się jaknajlepszem; zamieniamy z przyjaciółmi ostatnie znaki pożegnalne, chustki i kapelusze powiewają z szalonym zapałem.

Wkrótce nie rozpoznajemy już aeronautów, widzimy ich tylko wykonywających obroty z żaglami; rozpościerają je jedne po drugich na maszcie bambusowym, przyczem zauważyliśmy zmianę kierunku. Balon obecnie posuwa się prosto ku północy, bieg jego jest nadzwyczaj gwałtowny, pomimo oporu, który muszą stanowić wlokące się po ziemi liny; określają jego szybkość w przybliżeniu na 30 do 35 klm. na godzinę. Jeśli zachowa dalej swój kierunek z tą samą szybkością, będzie mógł dosięgnąć bieguna w przeciągu dwóch dni.

Nadpowietrzny globus jest obecnie wielkości jajka; w oddali widać przeszkodę na jego dro-

dze: to przedłużenie pasma gór około 100 metrów wysokich w miejscu, w którem balon ma przechodzić. Wydaje się, że jest on już bardzo blizko przeszkody i kilku marynarzy, którzy nie widzieli nigdy wzlotu balonu, przerażeni tą okolicznością, boją się, by podróżnicy nasi nie ulegli fatalnemu rozbiciu o owe góry. Uspakajam ich zapewnieniem, że balon jest jeszcze bardzo daleko od góry, nad którą wzniesie się z łatwością nawet bez straty balastu..

Balon utrzymuje się na pewnej wysokości, dzięki linom pełzającym. Przy łańcuchu gór prąd powietrza odbija się i przeskakuje szczyty, balon więc pójdzie za tym prądem; uderzenie groziłoby mu tylko w. takim razie, gdyby się umyślnie chciał spuszczać ku ziemi, a o tem niema mowy. Zresztą liny pierwsze opierają się o skały i tym sposobem zmniejszają ciężar.

Widzimy jeszcze balon, przesuwający się nad wierzchołkiem góry i jego sylwetka rysuje się jeszcze na lazurowem tle nieba.

Nareszcie drobny ciemny punkcik rozpływa się między górami, nad morzem Lodowatem.

A my tymczasem, rozrzuceni na wybrzeżu, stoimy wciąż z sercem ściśnionem, zapytując wzrokiem widnokrąg, który już nic nie odpowiada.

Teraz nasi dzielni podróżnicy mają drogę wolną ku biegunowi; nie mają już innych przeszkód do przebycia, tylko morze, kry lodowe i... świat nieznany!...

Spoglądamy po sobie i zbliżamy się do siebie. milcząc.

Nic!... nic niema już tam w oddali — pustka i tajemnica!

Bywajcie zdrowi, przyjaciele! Towarzyszą wam najgorętsze nasze życzenia!

Niechaj Najwyższy ma was w swej opiece — a historya niech zapisze wasze imiona...

Aleksy Muchuron.

DEPESZA OD ANDRÉE'GO.

W ostatniej chwili zakomunikowano nam depeszę od Andréego, wskazującą kierunek wyprawy dzielnego podróżnika. Podajemy ją tutaj w tłómaczeniu obok kopii tekstu oryginalnego:

Från Andrées Polarexp
till Aftonbladet Stockholm
d. 13 Juli
kl. 12.30 midd
Lat. 82° 2'
Long 15° 5' öst.
god fart åt
ost 10° syd.
Allt väl
ombord.
Detta är
tredje duf-
posten.
Andrée

Fon Andrée's polar-expedition an „Aftonbladet" Stockholm.

13 Juli, 12 Uhr 30 Mittags, 82° 2' n. Br. 15° 5' östl L. Gute Fahrt nach Ost 10° Süd. An Bord Alles wohl. Dies ist meine dritte Taubenpost.

Andrée.

Wyprawa podbiegunowa Andréego do „Aftonbladet“ w Sztokholmie.

13 lipca, godz. 12 min. 30 w południe: 82° 2' szerokość geogr. północna, 15° 5' długość wschodnia. Dobry prąd ku wschodowi, 10° polud. Wszystko w porządku na pokładzie. Ta depesza jest trzecią, wysłaną przez gołębia.

Andrée.

Z rozporządzenia ministra marynarki wysłano okręt na poszukiwanie wyprawy Andréego. Odpłynął on, zaopatrzony w żywność na pół roku. Ufajmy, że na wiosnę powróci nam Andréego i jego dzielnych towarzyszów... Według wszelkiego prawdopodobieństwa, muszą oni zimować gdzieś pośród lodów.

(Przypisek wydawcy).

KONIEC.



SPIS RZECZY.

Część druga.



